

Б. И. Оглы

НОВОСИБИРСК:

*от прошлого
к будущему*

Новосибирск: Новосибирское книжное издательство, 1991.

-
- ИЗ ИСТОРИИ НОВОСИБИРСКА
 - ФЕНОМЕН СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВА
 - ВАРИАНТЫ ГЕНЕРАЛЬНОГО ПЛАНА НОВОСИБИРСКА 1926—1935 ГГ.
 - ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ НОВОСИБИРСКА В ПОСЛЕВОЕННЫЙ ПЕРИОД
 - ПЕРСПЕКТИВЫ И ПРОБЛЕМЫ ДАЛЬНЕЙШЕГО РАЗВИТИЯ НОВОСИБИРСКА

Автор книги — **Б. И. Оглы** — доктор архитектуры — в публицистической форме рассказывает о том, как шло формирование современного архитектурного облика Новосибирска, каким будет город в XXI веке. Бурный рост Новосибирска постоянно ставит градостроителей перед новыми проблемами: сохранение памятников истории и культуры, создание нормальной экологической обстановки, обеспечение удобными жилищными условиями и т. д. Показано, как эти проблемы решались, решаются и будут решаться в нашем городе.

Рецензент: кандидат архитектуры В. М. Пивкин

История Сибири свидетельствует о том, что на каждом этапе освоения этого края по мере создания основных транспортных путей формировались зоны и полосы интенсивного заселения, сети населенных мест различного ранга, среди которых тот или иной город обретал лидирующее значение как административно-управленческий, торгово-ремесленный, духовный, а позже промышленный, культурный и научный центр. Тобольск стал первым столичным градом на ранней стадии заселения русскими Сибири. Основанный в 1587 году, благодаря выгодному экономико-географическому положению, город взял в себя основные для того времени градообразующие функции и был широко известен во многих странах, имевших активные торговые связи с этим обширным краем.

К Тобольску и через него был проложен первый Сибирский тракт (Бабиновский путь), сыгравший важную роль в присоединении Зауралья к Руси, ибо, по выражению поэта, с присоединением Сибири старая «Русь вырастала в Россию», завершалось образование русского централизованного государства с единым общим рынком.

Петр I возлагал большие надежды на Сибирь, стремясь превратить сибирскую столицу в каменный город, имеющий представительный облик. Будучи дальновидным государственным деятелем, Петр концентрировал силы на строительстве городов, дающих выход России в стратегически важные для нее районы: Петербурга — новой столицы государства и важнейшего морского порта и Тобольска — столицы Сибири, имеющей выходы к побережью Тихого океана и северным морям.

Среди обширных пространств акваторий рек Иртыша и Тобола на могучем природном стилюбате Троицкого мыса как достойный памятник русским землепроходцам, как неприступный оплот России в бескрайних сибирских землях возник «град Тоболеск» — первая сибирская столица. За много километров с разных направлений видны были изящные контуры белокаменного Тобольского Кремля, непривычной картины для таежного края рубленых острогов.

В первой половине XIX века в хозяйственно-экономической и социально-политической жизни Сибири происходят значительные изменения, которые во многом определили характер и возможности дальнейшего развития районов края, значение и роль отдельных городов. В 1822 году по проекту М. М. Сперанского Сибирь была разделена на Западную и Восточную. Были назначены генерал-губернаторы сибирских губерний, которые находились в Омске, Томске, Красноярске и Иркутске. Падает роль Тобольска как центрального города Сибири. Этому способствовала и перемена направления главного Сибирского тракта, который сместился на юг и прошел через Омск. К концу XIX века в Сибири резко возрастает лидирующее значение Иркутска благодаря развитию ленской золотопромышленности, торгово-посреднической роли в торговле со странами Средней Азии, Монголией и Китаем. Процветанию Иркутска способствовало в этот период наличие удобных сухопутных связей с районами севера, востока и запада Сибири, с соседними восточными странами, богатейших природных факторов, например, Байкала, просторных угодий и сырья.

Развитие капитализма в России в конце XIX столетия предопределило заметное смещение экономико-географических акцентов в южные районы Сибири. Значительную роль в этом и, в частности, в судьбах городов сыграла прокладка в 90-х годах Великой Сибирской железнодорожной магистрали, которая, способствуя в целом росту и процветанию края, вызвала экономический спад в одних районах и бурное освоение других. Великая магистраль, которая прошла южнее Тобольска, предопределила окончательное административно-экономическое угасание первой сибирской столицы. Проведение железной дороги и открытие Суэцкого канала, которые создали для торговли удобные связи Востока с Европейской Россией, подорвали кяхтинскую торговлю, имевшую большое значение для Иркутска. Лидирующая роль города уменьшилась также в связи с ослаблением его административного значения, с созданием ряда забайкальских областей и спадом в ленской золотопромышленности. В то же время с градостроительным упадком Тобольска, ослаблением роли Иркутска возникает новый очаг потенциального расселения в зоне южной части Западной Сибири в месте пересечения реки Оби с железнодорожной трассой. Здесь со строительством железнодорожного моста зарождается поселение, которому суждено было благодаря феноменальному росту уже через 30 лет стать историческим преемником столичного лидерства.

Действительно, Транссибирская магистраль не только вызвала экономическое оживление в исторически

сложившихся районах расселения, но и определила новые районы активного хозяйственного освоения края. Так, в общей системе размещения сибирских городов, являющихся географическими узлами на основных водных и сухопутных путях, в течение длительного времени выпадало важнейшее звено на пересечении артерии реки Оби с Московско-Сибирским трактом. Поэтому исключительно быстрый рост Новониколаевска, зародившегося в результате прокладки Великой Сибирской железнодорожной магистрали, а несколько позже Алтайского направления Турксиба, был следствием чрезвычайно выгодного его географического положения, который возрастал по мере хозяйственного освоения юго-западной Сибири. Возникший здесь город связал с общероссийским и мировым рынком огромный район Сибири, направил его на производство товарного хлеба и масла, вызвал к жизни угледобычу и лесную промышленность, усилил приток населения в почти безлюдный край.

Лишь за десять лет существования Новониколаевска, с момента получения им в 1903 году права безуездного города, население его к 1913 году выросло до 62 тыс. и он становится третьим по величине городом Сибири, а через 24 года, к 1917 году, вторым городом после Омска с населением 69828 жителей. Новониколаевск широко раскинулся на обширных территориях правого берега Оби. Его быстрый территориальный рост объяснялся в известной степени составом населения города и сильными крестьянскими традициями в использовании усадебных участков и строительстве домов сельского типа, перевезенных частично из деревень. В силу этого, в отличие от старых сибирских центров, Новониколаевск не имел выраженного городского облика и состоял из мелких деревянных строений, среди которых выделялись собор Александра Невского, одиночные здания школ и транспортно-производственные постройки. Поэтому среди исторически сложившихся городов Сибири Новониколаевск нередко называли «большой деревней», хотя он обладал значительным для того времени экономическим и культурным потенциалом. По-настоящему бурное развитие город получает в советский период как новый индустриальный и административно-культурный центр, а его новое название — Новосибирск — становится своеобразным символом социалистической Сибири.

Сравнивая экономгеографическое положение Новосибирска и других сибирских городов, не трудно сделать вывод, что у этого города-богатыря не могло быть конкурентов. Он наилучшим образом отвечал новым условиям на всех исторических этапах, возникших после строительства Великой Сибирской железнодорожной магистрали — этой главной транспортной оси восточных районов. Будет построено еще много дорог, но ни одной по назначению не сравниться с ней. К тому же вообще географическая ситуация сложилась так, что у Новосибирска не было ограничений. Все условия не только не мешали его естественному развитию, но и предоставляли для этого все возможности. Вот почему Новосибирск стремительно преодолевал ступеньку за ступенькой иерархической лестницы, пока не достиг самой верхней.

Итак, с чего же начинался Новосибирск и как он формировался в своем стремительном развитии?

ИЗ ИСТОРИИ НОВОСИБИРСКА

Размеренно и спокойно протекала жизнь преуспевающего торговыми оборотами небольшого купеческого городка Колывани. Его исторические корни восходят к первоначальному периоду освоения Сибири, когда неподалеку от возникшего впоследствии поселения был воздвигнут Чаусский острог. В обширном малозаселенном районе Приобья не было ему достойных соперников и колыванское купечество вело успешную торговлю с окружающими поселениями, поддерживая связи и с более удаленными крупными городскими центрами. В 30 км от Колывани вверх по Оби привольно размещалось гнездовье старинных сел, возникших еще в XVII—XVIII веках. Среди них на левом берегу реки Оби стояло и село Большое Кривошеково. Казалось, ничто не предвещало упадок процветающей Колывани и конец существования этого города. Гарантией этому была главная сибирская торговая дорога — Московский тракт,— соединяющая Россию с далеким обширным краем. Правда, уже не раз появлялись слухи о постройке железной дороги. Но существовало мнение о возможной прокладке ее через Колывань и Томск.

А между тем в Петербурге уже реально решался вопрос о начале изысканий трассы будущей Великой Сибирской железнодорожной магистрали. Правительство и передовая русская общественность прекрасно понимали, что развитие государства, его могущество во многом связано с экономическим освоением богатейших ресурсов Сибири. Решение этой задачи немыслимо было без создания надежных транспортных связей. Московский тракт уже давно не отвечал этим требованиям. Еще в 50-х годах прошлого столетия для укрепления восточных границ России предполагалось построить железную дорогу в Сибирь. После реформы 1861 года возникла необходимость в решении земельного вопроса. Самодержавие видело выход - в переселении безземельных крестьян в этот обширный малозаселенный край.

Промышленный подъем России в 1890-х годах, возросшая потребность в сельскохозяйственном сырье, поиски дополнительных рынков сбыта для промышленной продукции, огромная заинтересованность в создании выхода к берегам Тихого океана явились основными предпосылками для строительства железной дороги.

На рубеже столетий создание Великого Сибирского железнодорожного пути стало исторической неизбежностью, крупнейшей государственной акцией, открывающей дорогу России в XX век и определяющей: смещение экономгеографических акцентов государства на Восток. В начале 1891 года вопрос о постройке дороги был окончательно решен. Начались изыскательские работы. В феврале I 1893 года был утвержден вариант Сибирской дороги с переходом реки Оби у села Кривошекова. Преимущество 1 этого варианта перед другими для строительства моста заключалось в том, что «...на 160-верстном протяжении это — единственное место, где Обь, как говорят крестьяне, в трубе. Другими словами, оба берега реки и ложе скалисты здесь» (Гарин-Михайловский Н. Г. Полн. собр. соч.— Т. 5.-С. 20.). Тем самым было предопределено рождение здесь поселка, ставшего позднее городом Новосибирском.

В 90-х годах на этом месте на правом берегу Оби, где зародился город, стоял густой сосновый бор. С западной стороны на левом берегу примыкали бескрайние степи. На месте будущего города располагались три села и 22 деревни, в том числе Большое и Малое Кривошеково, Перово, Вертково, Бугры, Ерестная, Мочищенская, Речкуновка, Ново-Луговская, Барышево, Издревая, Усть-Иня и др. Они сохранились впоследствии только в топонимике Новосибирска. А пока необходимо было приступить к освоению этого природного пространства, перекинуть через могучую речную артерию Оби линию Транссибирской магистрали и построить уникальный по конструкции железнодорожный мост.

Трасса моста определила положение города. Что же касается развития его на правом берегу Оби, залесенном и менее удобном по рельефу для застройки, чем открытое высокое плато левобережья, то здесь решающее значение сыграла очередность прокладки железнодорожной магистрали. Согласно записке старожилы города Н. П. Литвинова, 30 апреля 1893 года из заштатного городка Колывани на

шести экипажах выехал отряд инженера-строителя Г. М. Будагова. Через три с половиной часа он достиг долгожданной деревни Кривошековой, впрочем, в ней была чахлая церковка и поэтому она называлась «селом». Дальнейшее сообщение Н. П. Литвинова дает ответ на причину первоначального развития города на правом, восточном, берегу Оби. «Работа на железной дороге к западу от Оби еще не начиналась. Восточный же участок линии в то время строился, он шел с правого берега Оби до станции Тайга и далее...». Поэтому прокладка железнодорожной линии на правом берегу определила строительство здесь вокзала, железнодорожного депо и поселков, положивших начало формированию планировочной основы правобережной части города. Поселок появился, когда здесь с началом навигации, весной 1893 года, высадились рабочие-мостостроители. Согласно архивным документам, обнаруженным В. Т. Гузевой в Государственном архиве Алтайского края, поселок на этом месте был образован задолго до начала строительства моста, т. е. в 1877 году. Второй поселок рабочих по сооружению и обслуживанию станции был образован у вокзала станции Обь. Строительство поселка у вокзала началось одновременно с сооружением **моста через Обь** и станционных построек в 1893 году. Этот год и принято считать за год основания Новосибирска, хотя многие исследователи называют и другие даты основания города. Каждый город как развивающийся организм имеет свое генетическое начало, свой исходный генетический код, который прослеживается на протяжении всего дальнейшего формирования. Генетическим феноменом Новосибирска является уникальность, которая проявилась с первого сооружения, породившего город,— великолепного и смелого по инженерному замыслу железнодорожного моста. Мост консольно-балочной конструкции с пролетами до 150 м запроектирован выдающимся инженером-мостовиком профессором Н. А. Белелюбским. Летом 1896 года были проведены испытания моста, а 1 января 1898 года по нему открылось постоянное движение от Челябинска через станцию Обь до Красноярска. Железнодорожная трасса с мостовым переходом через реку Обь явились основным градообразующим фактором, определившим особенности планировки и застройки города, его экономику и социальный состав населения.

Поселок у правобережного выхода моста и станция Обь явились первыми точками, фокусирующими зарождение будущей планировки города.

Осенью 1895 года в поселке строителей железнодорожного моста под руководством архитектора Н. Соловьева начато строительство одного из первых каменных сооружений — **собора Александра Невского**. Проект был выполнен архитектором К. К. Лыгиным, использовавшим как прототип проект «Новой церкви Божией матери», составленный в 1888 году для Петербурга гражданскими инженерами В. Косяковым и Д. Пруссак. Строительство было завершено в 1899 году. Возведением собора, как и железнодорожного моста, руководил Н. М. Тихомиров. Удачно выбранный для собора высокий участок, раскрытый к просторам Оби, явился одновременно и началом формирования будущей главной композиционной оси рождающегося города— Николаевского (ныне Красного) проспекта. Сравнительно небольшое, но монументальное здание собора как бы зафиксировало в пространстве важнейшую «точку», от которой наряду с проспектом в противоположном направлении на юг вдоль реки Оби получает начало трактовая улица. Впоследствии она получила название Будаговской (ныне ул. Большевикская) в честь признания заслуг строителя моста инженера Г. М. Будагова, внесшего большой вклад в развитие города. У собора, между современным Красным проспектом, улицами Советской и Свердлова, формируется первая базарная площадь с многочисленными торговыми постройками. От нее в густом бору прорубается просека для будущего Николаевского проспекта, в противоположном конце которого создается вторая общественно-торговая площадь — Ярмарочная.

В первые годы формирования Новониколаевска возникает и топонимическая основа города. С сооружением железнодорожной линии было снесено село Кривошеково, расположенное на самом берегу реки Оби, а часть его жителей переселяется в деревню Бугры и на правый берег в новый поселок, где они и образовали одну из первых улиц города — Кривошековскую.

С образованием в 1897 году у станции Обь переселенческого пункта там возникает Переселенческая

улица (ныне ул. 1905 года). Начали вырисовываться и другие улицы: Александровская, Колыванская, Каменская, Бийская, Мостовая, Михайловская, Вокзальная, Омская, Томская, Красноярская, Иркутская. Название улиц во многом отражало географию городов и деревень, откуда приезжали на стройку рабочие (Горюшкин Л. М., Бочанова Г. А., Цепляев Л. Н, Новосибирск в историческом прошлом.— Новосибирск: Наука; 1978.-С. 41.).

Созданные в начальный период формирования города; Базарная и Ярмарочная площади служили не только окрестному населению, но и торговому люду из различных городов Сибири и России. Этому способствовала большая популярность нового, удобно расположенного растущего города, развивающегося как крупный экономический центр.

С постройкой станции Обь около вокзала начинает формироваться ядро будущего города. С вводом в эксплуатацию железной дороги быстро выясняется промышленное значение зарождающегося города, в который официально и негласно стекались различные слои рабочего и крестьянского люда из Сибири и Европейской России. Так, с 1896 по 1901 год только из Колывани в новый город переселилось больше трех тысяч человек. Вместе с собой переселенцы перевозили и дома.

В эти ранние годы застройка города велась стихийно. Как видно, первые планы города составляли землемеры, ведавшие отводом участков. Первый план поселка был составлен в 1896 году межевальщиком Кузнецовым и утвержден Алтайским округом в 1897 году. В основу планировки земельных участков была заложена прямоугольная сетка улиц в соответствии с направлением железнодорожной линии берегами Оби и Каменки. Она оказалась удачной и явилась основой всех последующих планировок города. Улицы в ширину доходили до 32 м, и только ширина одного Николаевского проспекта была более 60 м, пересекая город с севера на юг на расстояние 4 км. К 1897 году здесь было 1404 деревянных жилых дома, 2 церкви, 80 лавок, трактир, 3 харчевни и 1 промышленное предприятие. Несмотря на быстрый рост поселка, он не имел официально признанного статуса ж названия. Следует сказать, что в отличие от большинства сибирских городов, получивших сразу определенное и окончательное название, поселок последовательно именовался Кривошековским, Обским, Александровским, Новониколаевским. В 1903 году он был утвержден безуездным городом Новониколаевском Томской губернии. В этот начальный период своего существования его жители еще не предполагали, что в будущем город станет центром социалистической Сибири. А пока Новониколаевск рос и завоевывал свое место в торгово-экономической конкуренции среди более старших и именитых соседей. В 1907 году он получает право городского самоуправления (дума и управа) и надел земли.

К этому времени в Новониколаевске проживало 47 тыс. жителей и существовали многие отрасли ремесленного, а частично и фабрично-заводского производства, в том числе: крупные мельницы, лесопильный, сухарный, кожевенный и чугунолитейный (завод «Труд») заводы.

В этот период город был застроен преимущественно мелкими деревянными домами. Во время большого пожара весной 1909 года выгорела почти половина его. В южной части города пожар уничтожил 22 квартала с 800 деревянными домами. На месте уничтоженных пожаром построек быстро возводятся новые деревянные дома, большая часть которых была перевезена из окрестных сел, что придавало архитектуре Новониколаевска особый колорит сибирского крестьянского зодчества. Пользуясь этим, городское управление получило большую по тем временам правительственную ссуду на школьное строительство в размере 560 тыс. рублей. С 1910 по 1912 год по проектам томского архитектора А. Д. Крячкова было построено 12 каменных зданий для начальных школ, здание реального училища и Городской торговый корпус (Крячков А.Д. Архитектура Новосибирска за 50 лет//Архитектура Сибири.—Новосибирск, 1951).

На втором десятилетии своего существования Новониколаевск стал играть заметную роль во всех

областях социально-экономической жизни Сибири. Возникнув как связующее звено между огромной сельскохозяйственной окраиной и промышленными районами страны, он сфокусировал интересы различных классов и слоев населения.

Несмотря на то, что по территории и численности жителей к концу дореволюционного периода город обогнал многие старые сибирские центры, он отличался от них составом населения и характером застройки с преобладанием усадебных кварталов сельского традиционного типа. Достаточно сказать, что в 1914 году у горожан насчитывалось 10375 лошадей, 11668 крупного рогатого скота, свыше 300 свиней и овец, при численности населения 62 тыс. человек.

Значительно оживилась экономика после вступления в эксплуатацию в 1915 году Алтайской и Славгородской железных дорог, хотя в градостроительном отношении новое железнодорожное направление отрезало город на всем его протяжении от Оби. С этого времени Новониколаевск обретает новое качество, превращаясь в крупный железнодорожный узел, что еще больше укрепило его значение.

Значительно активизируется в городе строительная деятельность. Наиболее крупные каменные здания: собор, филиал Богородского-Глуховской мануфактуры, Городской торговый корпус, Дворянское собрание, реальное училище. Казенные и общественные объекты дополнялись частными домами с магазинами и представляли добротные кирпичные постройки. В их стилевой характеристике преобладали господствовавшие в начале XX столетия модерн, неоклассика и откровенная эклектика в провинциальной интерпретации. Общий силуэт и панораму города среди деревянной жилой застройки дополняли одиночные вкрапления школ, водонапорные железнодорожные и пожарные башни, отдельные производственные корпуса и военный городок. Большинство крупных общественных построек были запроектированы А. Д. Крячковым, деятельность которого оставила заметный след в архитектуре Новониколаевска. Обладая незаурядными инженерными, организаторскими и деловыми качествами, А. Д. Крячков в довольно сложных условиях сумел, спроектировать и построить целый ряд объектов, отличающихся интересными объемно-планировочными решениями, достаточно высокой профессиональной культурой и хорошим качеством строительных работ.

Интерес представляет и деревянная застройка Новониколаевска, в архитектуре которой как бы сфокусировались многие самобытные черты народного зодчества ряда районов Западной Сибири. Сельские переселенцы нередко перевозили дома в Новониколаевск или возводили новые по привычному образцу. Традиционные большие семьи и односельчане, оказавшись на новом месте, строились часто по соседству, создавая двойные и тройные усадьбы по линии застройки улиц, в едином характере архитектуры и декоративного решения фасадов, ворот и заборов.

В отличие от старых городов Сибири, в деревянной застройке которых заметно влияние черт официальной архитектуры, художественные качества домов Новониколаевска характеризовались более свободной народной импровизацией в духе сельского рубленого зодчества.

Значительное распространение здесь получили и двухэтажные жилые дома с кирпичным первым этажом с искусной фигурной кладкой и рубленным верхом. Их архитектура в значительной степени отражала вкусы наиболее состоятельных слоев мелкой буржуазии, лавочников, купцов, владельцев небольших предприятий и др.

К 1917 году Новониколаевск вырос в крупнейший торгово-транспортный узел Сибири и стал экономическим центром тяготевшей к нему обширной зоны. Население города достигло 69828 человек, а застройка распространилась на территории в границах современного центра и значительной части Закаменного района, растянувшись на 5 км вдоль Оби и на 3 км в поперечнике. Однако в городе практически отсутствовало элементарное благоустройство, не было водопровода и канализации, а основная масса застройки представляла одноэтажные строения, многие из которых не отличались капитальностью и выполнялись из различных материалов, зачастую из отходов лесопильного производства. Среди них выделялись отдельные более добротные дома, перевезенные из других мест или рубленные на месте. Относительно представительный облик имели лишь отдельные отрезки Николаевского проспекта, застроенные кирпичными торговыми и деловыми зданиями.

Пестрый состав новониколаевцев, прибывших из различных мест Сибири и Европейской России, быстрота заселения и роста города нашли отражение и в его облике, который резко отличался от старинных компактных сибирских центров чертами, присущими новостройкам, территориальной разбросанностью, необжитостью, необустроенностью. В то же время молодому городу была присуща особая оживленность, атмосфера деловитости и предприимчивости. Энергичное стремление занять ключевые позиции в экономике края позволяло уже тогда в этом, еще не сложившемся городе, занявшем центральное транспортно-территориальное положение, предвидеть его перспективную роль и значение для развития обширного края. Реализация этого нуждалась в новых крупных общественно-политических и экономических импульсах, которые появились после победы Великой Октябрьской социалистической революции.

ФЕНОМЕН СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВА

Формирование городов Сибири в довоенный период неразрывно связано с общим ходом народнохозяйственного строительства в крае. Активный процесс культурного преобразования в новом социалистическом обществе и, особенно в Сибири, масштабы перспективного строительства, романтика и пафос послереволюционного периода вызвали небывалую еще социальную активность различных слоев городского населения. Задача развития и реконструкции городов стала делом не только узкого круга профессионалов и городской администрации, но и трудящихся масс, глубоко заинтересованных в скорейшей реализации планов социалистического развития общества, переустройства быта и т. д.

Для Сибири — края передовой интеллигенции, предприимчивых, пытливых, свободолюбивых людей, исторически характерна была тяга к культуре ж просвещению. Искусственная изоляция ее от Европейской России вырабатывала обостренное чувство необходимости к совершенствованию и самообразованию. Именно поэтому первые культурные социалистические преобразования вызвали небывалый энтузиазм в сибирских городах. Обладая даром глубочайшего предвидения, А. М. Горький писал: «Сибирь еще себя покажет... Народ туда шел живой, беспокойный — политические ссыльные, беглые крестьяне и просто ссыльные вольнолюбивые люди... Да и крепостного права там не было. Хороший дух должен быть в Сибири — крепкий, смолистый, ядреный, этаким вот как у молодой сосны...».

Особое функциональное и идейно-политическое значение, соответствующее социальному заказу молодой Советской республики, приобретают центры городов, которые проектируются в большинстве случаев как народные форумы с включением таких новых видов общественных сооружений, как дворцы культуры, дворцы труда, рабочие клубы, дворцы культуры и науки, дома Советов, дома Союзов, дома промышленности и колхозников, целый ряд деловых и других учреждений.

В теоретических трудах и проектных решениях «городов-садов», «соцгородов», в жилкомбинатах, домах-коммунах, домах быта по-разному решались вопросы организации жизненной среды на социалистической основе. Для формирующихся индустриальных центров Сибири рост которых осуществлялся за счет быстрого притока молодежи из различных районов страны, эти вопросы» приобретали не только бытовые аспекты, но имели важнейшее идеологическое значение при формировании нового социалистического мировоззрения. Поэтому не случайно культурное строительство, охватив все огромные пространства Сибири, в большей степени коснулось вначале городов Западной Сибири, где создавалась восточная индустриальная база страны и шел активный процесс урбанизации. Наиболее ярко градостроительные идеи и направления раннего советского периода получили отражение при проектировании городов Кузбасса, а также Новосибирска.

Еще не появилось на картах страны название Новосибирск, но известность этого города росла и во всем его динамичном развитии угадывался огромный градостроительный потенциал, столичный размах, большое будущее что и было отражено в стремлении не только горожан, но и всех сибиряков, дать городу новое название.

«Как назвать столицу Сибири?» Этой проблеме была посвящена корреспонденция председателя Новониколаевского губисполкома А. Ремейко в газете «Советская Сибирь» за 1925 год. Статья нашла поддержку среди жителей Сибири, которые в своих многочисленных предложениях отразили огромный послереволюционный патриотический подъем. Красноябск, Октябрьград, Сибкрайград, Ленинознаменск-на-Оби, Краснообск, Советград, Сибсовград, Красноград, Краснооктябрьск — вот далеко не полный перечень предложенных названий. Как известно, после обсуждения 12 февраля 1926 года ВЦИК постановил переименовать город Новониколаевск в Новосибирск. Это название подчеркивало рождение новой столицы социалистической Сибири. Именно Новосибирску

благодаря исключительно выгодному экономгеографическому положению, было суждено сконцентрировать огромный народнохозяйственный и культурный потенциал Сибири. Авангардистские идеи советских и зарубежных градостроителей нашли здесь благотворную почву для формирования совершенно новой материально-пространственной и социально-культурной основы, соответствующей городу столичного ранга, центра огромного края.....



Варианты генерального плана Новосибирска 1920-30-х гг.

.....В общих чертах архитектура города в период его активного формирования (1920—1930 гг.) характеризуется тремя хорошо выраженными направлениями. На самой ранней стадии новый социальный заказ, основанный на ортодоксальных идеях обобществления быта, индустриальной романтике и символизме, определил довольно разнохарактерные приемы жилой и общественной застройки во многом примитивной и подчас вульгарной, с упрощенным представлением о проблеме социального преобразования общества, с прямолинейным толкованием идейно образной трактовки архитектурных форм и содержания.

Архитекторы, вдохновленные грандиозным масштабом происходивших перемен, имели романтические, подчас далекие от реальности, представления о будущем. В основе поисков важнейших черт нового социально-бытового устройства лежала вполне прогрессивная идея освобождения женщины от домашнего хозяйства. «Настоящее освобождение женщины, настоящий коммунизм начнется только там и тогда, где и когда начнется массовая борьба (руководимая владеющим государственной властью пролетариатом) против этого мелкого домашнего хозяйства, или вернее, массовая перестройка его в крупное социалистическое хозяйство...»,— писал в 1919 году В. И. Ленин. На этой основе в Новосибирске, как и в других центрах страны, проектируются и строятся различные жилые сооружения: «жилкомбинаты», «дома-комплексы» с элементами бытового обслуживания, «дома-коммуны». Однако прогрессивная ленинская идея была во многом дискредитирована вульгарным ее представлением, непониманием психологии человека, неподготовленного к радикальному отказу от многолетних привычек и традиций. Не учитывались и реальные экономические и технические возможности сибирской строительной базы, местные климатические условия.

В 1930—1931 годах в Новосибирске проектируются и строятся дома-коммуны жилищных кооперативов «Рабочая пятилетка», «Красный кожевник», «Химик» с обобществленным сектором в жилых корпусах или в отдельных блоках, соединенных с жилыми домами надземным или подземными галереями и переходами. В доме-коммуне кооператива «Рабочая пятилетка» по ул. Каменской были запроектированы столовая, механизированная кухня, товарораспределитель, читальные и физкультурные залы. Отдельные комнаты отводились для детей различного возраста и для взрослых.

Дом-коммуна по ул. Революции состоял из жилых домов, между которыми размещался общественно-бытовой блок, связанный с ними галереями. В блоке предусматривалось устройство кухни-столовой, зала для различных мероприятий, спортивных помещений, читальни, комнаты для кружковых занятий и помещений для других бытовых услуг. Дома-коммуны в виде трех жилых

комбинатов на 1000 человек, каждый с обобществленным бытом, проектируются в соцгороде на левом берегу у станции Кривошеково. Каждый жилкомбинат включал столовую, детские ясли и сад, интернаты и другие помещения. Жизнь не подтвердила популярность этой идеи, превратив дома-коммуны в обычные общежития, квартиры и учреждения. Не следует, однако, считать, что эта направленность была господствующей. Скорее это носило характер эксперимента или ограничивалось так называемым «бумажным» проектированием и «прожектерством», так как строительство подобных домов-коммун было единичным. Но и обычные коммунальные новостройки, общежития и дома квартирного типа с покомнатным заселением при острой нехватке жилья были не удобны. Это способствовало развитию индивидуального усадебного строительства. Значительные масштабы приобрел самострой на овражных и прибрежных территориях. Стремление иметь индивидуальное, даже неблагоустроенное, жилище в быстрорастущем городе порождало различного рода «Нахаловки» на неудобных в центральных и периферийных районах, создавая разительный контраст с крупными новыми одиночными общественными и производственными зданиями.

Некоторое отражение в застройке Новосибирска этого периода получает и концепция западных функционалистов. Наиболее показательна в этом отношении так называемая «строчная» застройка жилых комплексов, созданных в 1930—1931 годах в левобережном соцгороде, в кварталах Дзержинского и других районах по проекту архитектора Э. Мая. **Эрнст Май**, оставивший определенный след в сибирском градостроительстве начала 30-х годов, был приглашен в СССР Цекобанком в ту пору, когда страна развернула огромную строительную деятельность по осуществлению первой пятилетки. Являясь ортодоксальным представителем европейских функционалистических градостроительных направлений — Хеслера, Гропиуса, Таута, он механически перенес эти принципы в застройки новых советских городов, в том числе и Новосибирска. Определенный примитивизм в понимании проблемы формирования нового социалистического города и его жилого элемента как набора однообразных жилых ячеек, низкий уровень качества строительства вызвали уже в процессе строительства серьезные нарекания населения и профессионалов (Мостаков А. Безобразное наследство архитектора Э. Мая//Архитектура СССР.— 1937.— № 9.— С. 60.).

Широко разворачивается в довоенные годы строительство общественных зданий. При проектировании их архитекторы нередко пытались отразить символику зарождения нового социалистического общества или придать им мемориальный характер. Создаются монументы, посвященные революции. Первым таким сооружением в нашем городе стал памятник жертвам революции, созданный в 1922 году художником В. Н. Сибиряковым и инженером А. И. Кудрявцевым. Глубокое образное содержание, выраженное в лаконичной художественной форме (рука с факелом Свободы), было доходчиво для масс трудящихся и импонировало духу времени (Торжественное открытие памятника на братской могиле 104-х погибших за Советскую власть в Новониколаевске состоялось 7 ноября 1922 года). Перед монументом в 1924—1925 годах строится **Дом Ленина**, а неподалеку возводятся еще два крупных общественных сооружения: Дворец Труда и Клуб совторгслужащих, назначение которых также определено новым социальным заказом Советской республики (Дом Ленина был построен по инициативе и на средства трудящихся для увековечения памяти вождя. Он предназначался для политических мероприятий. Проведенный конкурс не дал желаемых результатов, после чего проект был выполнен И. А. Бурлаковым, инженерами И. И. Загивко и М. А. Купцовым. **Клуб совторгслужащих** (ныне клуб им. Октябрьской революции) является примером конструктивистского направления в архитектуре. Запроектирован архитектором И. А. Бурлаковым (1926—1927 гг.).

Для этих (сооружений были выбраны наиболее ответственные участки центра на главных улицах и магистралях. **Дворец Труда**(инженер Шестаков) строился проектируемой еще в схеме Б. А.

Коршунова диагональной магистрали, трасса которой, в отличие от существующей Вокзальной магистрали, не пересекала площадь В. И. Ленина, а проходила касательно, снимая тем самым с площади значительные потоки транспорта. Впоследствии, в результате изменения трассы, Дворец Труда оказался ориентированным на внутриквартальный сквер и утратил свое градообразующее значение. Архитектура его, символизирующая идею свободного труда, благодаря простой, но выразительной пластике крупных форм воспринимается как своеобразный монумент эпохи. Существует различная оценка профессионального уровня архитектуры Дворца Труда. Вот как, например, характеризует это сооружение известный сибирский архитектор А. Д. Крячков, анализируя архитектуру Новосибирска восстановительного периода: «Новая увлекательная для архитектора тема, выдвинутая советской жизнью — Дворец Труда, к сожалению, не нашла в Новосибирске достойного архитектурного решения. Большое здание Дворца Труда неудачно поставлено (под углом 45°) в разрез с окружающими зданиями, сложно по плану, силуэту и эклектическим примитивным формам (Крячков А. Д. Архитектура Новосибирска за 50 лет//Архитектура Сибири.- Новосибирск, 1951.).

Несомненно, что элементы примитивизма были присущи многим произведениям советской архитектуры этого периода, в том числе и в Новосибирске. Но искренность и доходчивость образного выражения в архитектуре нового типа общественных зданий, которые кроме функционального назначения несли определенную идеологическую нагрузку, являлись одним из важных критериев. Ведь для широких трудящихся масс ассоциативное восприятие в искусстве было наиболее доходчивым.

В более традиционной манере в этот период проектируется и строится целый ряд общественно-деловых объектов центра профессором А. Д. Крячковым. Наиболее значительными объектами этих лет являются здания **Сибревкома** (1924—1925 гг.), **Сибдальгосторга** (1923— 1924 гг.), **кинотеатра «Совкино»** (1924 год; позднее на этом месте построен кинотеатр им. В. Маяковского); здание Сибкрайсоюза (1926 год) и др.

В архитектуре этих зданий, наряду с отражением новых тенденций, заметно влияние модерна и неоклассицизма, характерное для раннего периода творчества А.Д. Кряčkova. Создавая такие современные модернизированные сооружения, автор показал большую архитектурную культуру и мастерство. На фоне упрощенной архитектуры 20-х годов эти постройки обогатили облик городского центра. Наиболее удачной постройкой в этой группе является здание Сибревкома, в котором достаточно хорошо выражен образ государственного административного сооружения. Большинство названных зданий имеет сдержанную серую цветовую гамму, что явилось и для последующей застройки Новосибирска определенным колористическим решением. А.Д. Крячков считал, что в суровых климатических условиях Сибири штукатурка такого цвета наиболее практична и выразительна, она придает необходимый облик общественным сооружениям. Что же касается жилища, то ясность в проблему перестройки быта внесло постановление ЦК ВКП(б) «О работе по перестройке быта» (Правда,—1930.—29 мая). В нем осуждались крайние позиции в архитектуре и делалась ориентация на более реалистическое отношение к организации бытовой стороны жизни. С этого периода начинается новый этап в жилой и общественной застройке города. Хотя конструктивизм остается еще господствующим направлением в архитектуре Новосибирска, но он обретает более зрелые качества. Можно без преувеличения сказать, что 1931—1938 годы были наиболее плодотворными в развитии архитектуры города. Именно в это время строятся наиболее значительные сооружения, которые определили лицо города и вошли в золотой фонд советской архитектуры.

На Новосибирск как ведущий город по темпам роста приходилось около третьей части всего объема

нового строительства Сибири, что открывало большие возможности для крупных специалистов, с именами которых связана застройка города этого периода. Наряду с А. Д. Крячковым, в Новосибирске и для Новосибирска проектируют такие талантливые мастера, как профессор А. З. Гринберг, архитекторы Б. А. Гордеев и С. П. Тургенев, профессора Д. М. Фридман и Г. Б. Бархин, академики Г. П. Гольц, А. В. Щусев, М. Я. Гинзбург, И. В. Жолтовский, профессор В. И. Марковников, архитекторы Д. М. Агеев, Б. А. Биткин, К. Е. Осипов, Н. С. Кузьмин, В. С. Масленников и другие.

Особая роль в застройке Новосибирска принадлежит двум творческим дуэтам: профессору А. Д. Крячкову и архитектору-художнику В. С. Масленникову, а также архитекторам Б. А. Гордееву и С. П. Тургеневу. Постоянным соавтором последних был выдающийся инженер-конструктор Н. В. Никитин, ставший впоследствии автором Останкинской телевизионной башни в Москве. Такие союзы были основаны на сочетании противоположных, но взаимодополняющих творческих индивидуальностей или на единстве подхода к решению архитектурных задач. Рационализм, строгая инженерная логика и энергичная деятельность А. Д. Крячкова удачно дополнялись эмоциональной, артистичной натурой В. С. Масленникова, с ярко выраженным творческим кредо. Общим в их творчестве была причастность к господствующему на рубеже столетий модерну, который они мастерски интерпретировали применительно к новым условиям и требованиям времени. Творческий союз архитекторов Б. А. Гордеева и С. П. Тургенева строился на высокой профессиональной культуре и мастерстве при реализации в архитектуре Новосибирска основных концепций конструктивизма, а позже и другого направления, связанного с освоением классических принципов.

Проектирование и строительство наиболее значительных сооружений связано с достаточно многогранными и поучительными взаимоотношениями, где переплетались личные особенности, творческое кредо авторов, оценки рецензентов и мнения общественности. Не случайно, что личностный престиж и авторитет архитекторов, зарекомендовавших себя в проектно-практической деятельности, имел важнейшее значение и способствовал реализации проектных решений. Творческая индивидуальность авторов поэтому получала достаточно выраженные черты в постройках. Авторский почерк был замечен во многих жилых и общественных зданиях, как в отношении их внешней архитектурно-художественной трактовки, так и в отношении особенностей функциональной организации. Значительное развитие получает комплексное решение жилища и обслуживающих учреждений с учетом реальных потребностей трудящихся и строительных возможностей. Характерным примером в этом отношении является жилкомбинат «Кузбассугля» архитекторов Б. А. Биткина, Д. М. Агеева, Б. А. Гордеева (1931—1933 гг.), жилкооператив печатников (архитектор Коршунов), Жилой комплекс железнодорожников на Вокзальной площади архитектора Б. А. Гордеева (1926 год). Несколько упрощенная архитектура этих комплексов, характерная для конструктивизма, лишенная каких-либо декоративных аксессуаров, и оштукатуренные их плоскости не всегда импонировали населению, получив название коробочной архитектуры. Тем не менее в планировке домов проявлено много изобретательности, что при ограниченных экономических и технических возможностях позволило и простейших строительных материалов создать достаточно удобные экономичные квартиры с необходимыми бытовыми обслуживающими помещениями. В ряде домов жилкомбината «Кузбассугля» квартиры, обращенные на разные фасады, смещены по вертикали на пол-этажа, имеют входы с разных уровней, а в полуподвалах этих домов устроены административно-бытовые помещения.

Распространение получила и практика строительства жилых домов и комплексов по профессиональной принадлежности. Например, дома медиков, печатников, связистов, актеров и т. д. Это в известной степени исключалась анонимность в планировочной организации квартир и элементов обслуживания.

Наряду с квартирными жилкомбинатами и кооперативами строятся и отдельные дома-комплексы, в которых при строительстве сделана попытка наиболее рационально и экономично включить столовые, магазины и другие учреждения быта. К этой категории относится, построенный в 1931—1934 годах, дом галерейного типа, или дом обснаба (Дом с «часами») архитекторов Б. А. Гордеева и С. П. Тургенева. Преимущество таких домов заключается в том, что благодаря галерее сокращается количество лестниц и лифтов, которые размещены в угловой башне и в торцах. Больше солнца получают здесь квартиры, ориентированные на восток в крыле по Красному проспекту и на юг по ул. Коммунистической, в то время как галереи выходят на запад и север. В этот же период по проекту Б. А. Гордеева создается комплекс зданий «Динамо» с главным корпусом по Красному проспекту (ныне здание гостиницы «Сибирь») и жилыми домами по ул. Октябрьской.

Однако наиболее интересным примером, как в отношении воплощения идеи дома-комплекса, так и по профессиональному уровню архитектуры конструктивистского направления, является так называемый дом-комбинат на ул. Серебренниковской, построенный в 1931—1932 годах по проекту Б. А. Гордеева. Асимметричное объемно-композиционное решение здания из трех объемов с курдонёром, простое, но выразительное пластическое решение фасадов с хорошим пропорциональным членением стен, витражей окон и эркеров, дымчатая тональность высококачественной штукатурки — все это свидетельствует о больших архитектурных возможностях конструктивизма, основанных на функциональной логике, эстетике лаконично чистых и правдивых форм, отражающих содержание сооружения. Но все это эффективно лишь при высоком профессионализме архитектора и хорошем качестве строительных работ. Именно такие произведения реабилитируют конструктивизм, сыгравший прогрессивную роль в развитии мировой и советской архитектуры и во многом дискредитированный примитивной его трактовкой, низким качеством строительных работ с использованием недолговечных материалов. К сожалению, в Новосибирске, наряду с прекрасными произведениями конструктивизма, которые вошли в фонд лучших памятников советской архитектуры 20—30-х годов, выстроено много зданий, если так можно выразиться, ущербной архитектуры, в том числе и отмеченные ранее постройки архитектора Э. Мая.

Лучшие черты конструктивизма нашли отражение во многих общественно-деловых зданиях нашего города, таких, как Доходный дом (архитектор Д. Ф. Фридман, 1926—1928 гг.); Госбанк (архитектор А. Д. Крячков, 1928—1930 гг.); и особенно Крайисполком, позже облисполком (архитекторы А. Д. Крячков, Б. А. Гордеев, С. П. Тургенев, 1931—1933 гг.). Архитектура здания Крайисполкома, как и дома-комбината, явилась вершиной развития конструктивистского направления в Новосибирске и примером сотрудничества архитекторов различных творческих направлений.

Высокий уровень архитектуры этого периода во многом определялся большой ответственностью в подходе к проектированию и строительству наиболее значительных объектов при сжатых сроках строительства. Здание Сибревкома, например, построено было за семь месяцев, а кинотеатр «Совкино» — всего за четыре с половиной месяца. Определенное развитие получила практика конкурсного проектирования с участием столичных и сибирских архитекторов, что позволяло выбрать оптимальные решения и привлечь к обсуждению круг профессионалов и широкую общественность. На основе конкурсного отбора строятся многие здания города: Госбанк, вокзал Новосибирск-Главный, 1-я поликлиника и городская больница и т.д.

Значительным явлением в истории архитектуры Новосибирска стало проектирование и строительство Дома культуры и науки (ДКиН) — многофункционального общественного здания

нового социального значения и инженерно-технического уровня. Идея создания такого крупного общественного сооружения, доминирующего в системе городского центра, была заложена в схеме «Большого Новосибирска», разработанной Б. А. Коршуновым. По этой схеме ядром общегородского центра становилась система архитектурных ансамблей на основной композиционной оси Красного проспекта с главной городской площадью, на которой необходимо было установить крупное здание нового типа. Таким сооружением, по мнению общественности города, мог стать Дом культуры и науки, включающий массовые зрелищные помещения, учреждения научно-просветительного и культурного характера.

В течение нескольких лет большой круг архитекторов вел проектирование этого сооружения, в ходе которого несколько раз изменялся взгляд на ДКиН. В мае 1931 года началось строительство Дома культуры и науки. Однако с его началом выявилась спорность идеи совмещения столь различных функций в едином объеме и невозможность ее реализации. Несостоятельность создания синтетического панорамно-планетарного грандиозного сооружения, не знающего аналогов в мировой практике, была отмечена многими известными деятелями искусства и культуры. Техническое прожектерство в отношении сложнейшего оборудования, при сметной стоимости строительства более 20 млн. рублей, в трудный для страны период восстановления и индустриализации все больше вызывало сомнение по отношению к строительству столь сложного объекта. Не убедительными становились и другие новшества в отношении «пролетарской культуры».

Корректировка проекта Дома культуры и науки была весьма значительной и симптоматичной, ибо наступал новый этап в истории советской архитектуры, то есть решительный поворот в сторону новых творческих установок, с ориентацией на классическое и национальное наследие, на традиционные градостроительные и архитектурные стереотипы. Дискредитация авангардистских принципов, теоретической программы и практических результатов конструктивизма в силу некоторой ортодоксальности подхода со стороны ряда архитекторов, несовершенство материально-технической и строительной базы и психологической неподготовленности населения привели к тому, что зрелые мастера-архитекторы и их школы оказались более убедительными с уже устоявшимися традиционными приемами. Новая же архитектура требовала временной адаптации и высокого технического уровня для совершенствования в эстетическом и функционально-техническом отношении. Период конструктивизма с его апологетами — авангардистами, будучи исторически прогрессивным явлением, в то же время с его провинциальными диалектами упрощенчества и схематизма был удобен и для проектировщиков невысокого профессионального уровня и, по меткому выражению известного французского архитектора, одного из основоположников конструктивизма Ле Корбюзье: «Баухауз — рай для посредственности». И если в 20-х годах новаторский дух конструктивизма импонировал эпохе революции и сочетался с всплеском социального оптимизма и активности масс, а в Новосибирске с градостроительным максимализмом, то позже все больше начинали ощущаться и негативные стороны этого направления, не критически перенесенного в специфические, в первую очередь, суровые климатические условия Сибири.

Важное значение в изменении направления советской архитектуры имели основополагающие директивные партийные документы 30-х годов, которые были направлены против упрощенчества. Решительный поворот в советской архитектуре в 1932 году в связи с постройкой Дворца Советов в Москве и с новыми творческими установками на первое место поставил широкое массовое строительство. Новосибирск в этот период обогатился 38 школами, детсадами, многими другими зданиями общественно-бытового значения.

Новый этап в архитектуре, в связи с отходом от конструктивизма, представлял весьма не однородное явление и ознаменовался определенным поиском. Он шел, с одной стороны, по пути нового образного мышления, связанного с динамичной эпохой социалистической индустрии, породившей понятие индустриальной урбанизации и индустриально-романтической архитектуры, а с другой — пытался осмыслить возможности создания новой архитектуры на основе традиционных стилистических стереотипов — модерна, классики и др.* (Стилизация в архитектуре того периода ознаменовалась схематизацией, упрощением, а иногда и огрублением форм и декора, заимствованных из образцов классической или русской национальной архитектуры).

Наряду с этим направлением пафос индустриальной романтики определял во многом количественный подход к решению архитектурных задач, основанный на ассоциациях с архитектурой крупных промышленных сооружений. Индустриальный романтизм во многом перекликался с архитектурой символизма 20—30-х годов, когда плану или фасаду здания придавалась форма шестерни, звезды, серпа и молота или даже трактора. Третье направление шло по пути создания достаточно сдержанной, но не аскетичной архитектуры, где выразительность достигалась правдивым архитектурным отражением функциональной ж конструктивной основы того или иного сооружения. Эстетика строилась на устоявшихся в архитектуре таких художественных средствах, как пропорции, масштаб, пластика, фактура, цвет и др. Значительную роль в направленности советской архитектуры и, в частности, Новосибирска с конца 30-х годов играли такие крупные мастера, как академики архитектуры И. В. Жолтовский и А. В. Щусев, чье творчество базировалось на классических идеалах и использовании русского национального стиля. В их мастерских выполнялся ряд проектов жилых и общественных зданий для нашего города.

Касаясь так называемого «индустриального романтизма», следует сказать, что в Новосибирске это направление получило ограниченное развитие и лишь некоторые черты его заметны в жилых комплексах. Это прежде всего стремление придать жилым домам монументальный характер, ввести крупные элементы, свойственные индустриальным постройкам, как, например, высокие на 4—5 этажей проезды и порталы, рассекающие фасады декор, связанный с индустриальной тематикой в вид скульптурных фигур рабочих, сталеваров, шахтеров, со ответствующих тематических: барельефов. Примерами являются проекты жилых комплексов по ул. Урицкого — архитектор А. Н. Ширяев (1934—1936 гг.), ул. Станиславского — архитектор В. М. Тейтель (1937—1939 гг.) жилой комплекс по Красному проспекту — архитектор Н. С. Кузьмин (1937—1939 гг.). К сожалению, проекты этих комплексов не получили воплощения и реализованы лишь в виде отдельных зданий.

Что же касается использования классического наследия, то наиболее показательным в этом отношении является жилой дом СибВО на Красном проспекте («генеральский дом»), построенный в 1937—1941 годах по проекту архитектора К. Е. Осипова и решенный в характере итальянского ренессанса с крупной плоскостной аркадой, монументальной рустовкой и всеми атрибутами классики в деталях карнизов, балконов, входов. К этой же группе относится нереализованный проект 1935 года жилого комплекса Томской железной дороги на участке Вокзальной магистрали между ул. Советской и проспектом Димитрова, с помпезными фасадами, декорированными крупными колоннами (архитектор А. Н. Ширяев). Более сдержанным интимным характером, соответствующим жилищу, характеризуется архитектура 10-го квартала в Кировском районе, созданного в 1934—1936 годах по проекту Московского отделения Горстройпроекта под руководством академика И. В. Жолтовского. Однако наиболее значительным явлением не только в жилой архитектуре Новосибирска, но получившим всесоюзный и мировой резонанс, стал 100-квартирный дом Крайисполкома, построенный по проекту архитектора А. Д. Крячкова и архитектора-художника В. С. Масленникова в 1932— 1937 годах. Здесь органично слилось

творчество двух мастеров с различным творческим темпераментом и различными школами, но с одинаково высокой инженерной и художественной культурой и большим практическим дореволюционным опытом.

Авторами была решена сложная градостроительная задача, связанная с формированием ансамбля входной площади (площади Облисполкома), фиксирующей начало Красного проспекта, на которой уже существовали такие различные по архитектуре и масштабу объекты, как Крайисполком, обком ВКП(б), Запсибзолото и др.

Как о большинстве неординарных выдающихся произведений архитектуры и искусства, по поводу 100-квартирного дома были различные суждения. Так, вице-президент Академии архитектуры СССР А. И. Гегелло в своем выступлении об архитектуре города Новосибирска в Союзе архитекторов отметил, что «одним из крупных зданий по масштабу Новосибирска является 100-квартирный дом облисполкома. Это здание у широкой публики создает впечатление крупного архитектурного произведения, очень хорошо выполненного, импозантного и, как говорят, красивого. Мне оно представляется очень сильно эклектичным. Оно дает черты не нашего советского дома, а скорее дома в капиталистическом городе и основным дефектом я считаю эту архитектуру эклектичного характера. Там есть элементы модерна, элементы классические, элементы той бурной современной архитектуры, наших крупных городов. Помимо этого, объемное решение, особенно эти выпадающие углы мне представляются неправильными не только для данного места, но вообще разрушающими простой объемный вид прямоугольника. Затем, поскольку это здание является одним из крупных и обращающим на себя внимание, оно оказало сильное влияние и на ряд проектов и построенных домов в Новосибирске в поздние годы. Я встречал в натуре и на фотографиях, снятых с проектов, целый ряд домов, в которых угол решен так же, с моей точки зрения».

Время оказалось лучшим судьей в этом «споре», и сегодня 100-квартирный дом входит в число лучших произведений советской архитектуры нашего города. Однако А. И. Гегелло оказался прав, так как архитектура дома, как и школа А.Д. Крячкова и В.С. Масленникова, действительно, оказала определенное влияние на творчество архитекторов Новосибирска — выпускников Сибстрина (НИСИ), что заметно на многих постройках сибирских городов 30-х годов. В числе их — жилые дома чкаловского завода по ул. Жданова (архитектор А. В. Баранский, 1939—1940 гг.); дом СибВО по ул. Крылова (архитекторы Д. М. Агеев, И. С. Периков, 1939—1940 гг.) и другие здания.

Стилистическая манера В. С. Масленникова, наряду со 100-квартирным домом, отчетливо проявилась и в архитектуре реконструируемого им в 1936 году «Пролеткино» в здании Дворца Труда (ныне здесь размещен институт водного транспорта) в части, выходящей на ул. Ленина. Декоративное решение фасада во многом напоминает архитектуру углов 100-квартирного дома. В 1950 году архитекторы Г. Ф. Кравцов, Б. А. Биткин и А. П. Мордвов переделывают фасад, пристраивая колоннаду, полукруглые крылья. Новый кинотеатр получает название «Победа».

Большое значение для архитектуры общественных зданий Новосибирска в этот переходный период творческо-стилистической направленности имело проектирование Дома культуры и науки, которое после отклонения первоначального конструктивистского решения А. З. Гринберга вступило в новую стадию проектирования и строительства. В связи с большими сомнениями о возможности реализации идеи многофункционального общественного здания и изменениями в путях развития театрального искусства комитет содействия в 1933 году направляет проект на дополнительную экспертизу, которую возглавили академики А. В. Щусев, И. В. Жолтовский при участии

архитекторов Г. П. Гольца и С. Е. Чернышева. Экспертиза рекомендовала придать сооружению более узкое театральное назначение и переработать архитектурное решение с использованием классических композиционно-пластических приемов, характерных для советской архитектуры этого периода. Будучи убежденным апологетом конструктивизма, А. З. Гринберг отказался от подобной рекомендации, считая такой паллиативный подход в творческом отношении принципиально неверным и вместе с соавторами отошел от дальнейшей работы по проектированию здания.

В связи с создавшейся ситуацией, комитет содействия строительству в том же году проводит два тура конкурсов на архитектурное решение здания с учетом его театральных функций. В результате произошла сложная трансформация грандиозного по замыслу проекта многофункционального сооружения экспериментального типа в театральное здание, с определенными издержками в отношении излишней кубатуры, «мертвого» подкупольного пространства, акустики и т. д. Тем не менее масштаб и композиционная выразительность сооружения, высокий профессионализм архитектурно-пластического решения Фасадов и интерьеров придали ему совершенно неповторимые черты уникальности, определенную символику столичности и градоформирующую роль в облике центра Новосибирска. Одновременно с поиском новой редакции архитектуры театра разрабатываются и варианты композиционно-пространственного решения площади Ленина в контексте классической направленности с созданием внутреннего периметра колоннады и соответствующих малых форм и благоустройства.

Если история проектирования Новосибирского театра оперы и балета отражает в известной степени особенности развития советской архитектуры отмеченного периода, то процесс его строительства является ярким примером трудового подвига большого коллектива строителей. Созданный в нелегкий начальный период развития советского государства и в суровые военные годы самоотверженным трудом сибиряков, он поистине стал памятником великой победы. В праздничные дни победы 12 мая 1945 года спектаклем «Иван Сусанин» был открыт Новосибирский театр оперы и балета, ставший символом трудового народного подвига и визитной карточкой сибирской столицы.

Немаловажную роль в развитии архитектуры Новосибирска наряду со строительством здания театра оперы и балета в этот период сыграл и процесс проектирования и строительства здания железнодорожного вокзала. Как и большинство крупных сооружений нашего города, вокзал начал проектироваться на конкурсной основе. Конкурс привлек целый ряд крупных архитекторов, в том числе известного специалиста в области проектирования транспортных сооружений профессора И. Я. Явейна, получившего вторую премию. В ходе его был апробирован целый ряд новых и интересных идей в подходе к решению крупных вокзальных комплексов.

Первой премией в 1930 году отмечен проект архитектора Г. И. Волошинова, выполненный в конструктивистском характере. Перепад рельефа между вокзальной площадью и перронами был удачно использован для вертикального разделения пешеходов и транспорта, а также потоков прибывающих и отъезжающих пассажиров. Функционально-технологическая схема, предопределившая композиционно-пространственное решение этого грандиозного сооружения, была разработана с учетом самых современных требований для железнодорожных вокзалов такого класса. Поэтому в проекте было достигнуто полное соответствие формы и содержания, что позволяет говорить об органичности образного архитектурного решения, большой выразительности и правдивости образа без ложной декоративности. Конструктивная логика, пропорциональность объемов, асимметрия фасада, при равновесии масс между центральным объемом и башней, придавали всей композиции особую строгую элегантность. Здание было заложено в 1931 году на месте старого деревянного, построенного в 1898 году. Однако в ходе строительства в 1932 году, в

связи с новым творческим направлением в архитектуре, перерабатываются его фасады и интерьеры, которые по существу получают декоративную оболочку с характерными атрибутами классики: колоннами, арочными порталами, карнизами на кронштейнах, рустовкой нижних этажей и др.

В этой работе участвовал большой коллектив архитекторов Новосибирска под руководством Б. А. Гордеева, С. П. Тургенева, Б. А. Биткина. Несмотря на высокий профессионализм авторов окончательного варианта и достаточно выразительную архитектуру здания вокзала, можно лишь сожалеть, что первоначальное решение оказалось нереализованным. Если переработка проекта Дома культуры и науки во многом была продиктована гигантоманией и оправдана изменением его функционального назначения, сложностью технического оснащения, то переделка проекта здания вокзал а явилась чисто конъюнктурной акцией, данью стилистической моде. Этот период ознаменовался не только переработкой проектных решений ряда строящихся зданий, но реконструкцией фасадов многих выстроенных в 20-х — начале 30-х годов объектов. В результате было утрачено присущее им своеобразие и стерты неповторимые черты и стилистические признаки послереволюционного времени, чрезвычайно короткого, но искреннего в творческих проявлениях. Классическую проектную редакцию с включением арочных витражей и колонн получает выстроенный в 1937 году Дом соцземледелия архитекторов Н. С. Кузьмина, Н. Г. Васильева. Н. С. Кузьмин и В. А. Добролюбов выполняли также проект реконструкции здания Горсовета, где попытались найти его образное выражение динамичной композицией выступающих пилонов, завершенных символическими скульптурными фигурами рабочего и колхозника.

Следует отметить, что новые творческие установки ЦК ВКП(б) 1932 года в связи с проектированием Дворца Советов в Москве не всегда были правильно осмыслены на местах и приводили иногда к архаизации под классику не только новых сооружений, но и созданных в период советского авангардизма 20-х годов. Это направление, как уже отмечалось, при всей спорности несло свежий поисковый социальный заряд искренности, революционной романтики. Все эти произведения прекрасно отражали дух эпохи. Классический декор получает Дом Ленина (архитектор В. М. Тейтель), искаживший его первоначальный мемориальный характер как памятника, свидетельствующего о величайшем народном уважении к вождю пролетариата. В результате реконструкции фасада была утрачена монументальность Дворца Труда, достигнутая за счет подчеркнута простых чеканных и крупных форм, символизирующих силу освобожденного труда.

Делаются многочисленные проектные предложения реконструкции и завершения застройки площади им. В. И. Ленина в духе известных античных прототипов, парадных форумов с помпезным периметром колоннады. Это, естественно, не соответствовало конструктивистскому характеру архитектуры первых ее сооружений: гостиницы, банка, облпотребсоюза, поликлиники и др.

В то же время реконструкция и надстройка ряда зданий центра, выстроенных в начале XX столетия еще в структуре Новониколаевска, была необходима в связи с увеличением градостроительного масштаба главных площадей и улиц. Наиболее удачным примером в этом отношении является реконструкция и надстройка в 1935— 1937 годах здания бывшего планового института по проекту архитектора С. И. Игнатовича. В результате архитектура здания получила необходимую представительность и масштаб, соразмерный площади по объему оперного театра (Первоначально это здание проектировалось для «Сибирского подворья», в 1924 году оно было построено для госучреждений по проекту А. Д. Крячкова. В этот же период надстраиваются здания почтамта и реального училища, выстроенные в 1908—1912 годах также по проекту А. Д. Крячкова).

В этот период строится целый ряд жилых и общественных зданий, архитектура которых отличается определенной сдержанностью и простотой решения без особых стилистических амбиций. Это: жилой дом артистов (архитекторы Б. А. Гордеев, С. П. Тургенев, 1933—1936 гг.); жилой дом по ул. Мичурина (архитектор И. П. Персиков); жилой дом на углу улиц Советской и Челюскинцев (архитектор П. И. Сафонов) и другие здания, определившие нейтральный фон рядовой застройки. Строгостью форм достигается образная выразительность таких административно-военизированных сооружений, как управление Томской железной дороги и штаб СйбВО (архитектор А. Н. Ширяев, 1934—1936 гг.).

С развитием Новосибирска, возникновением новых промышленных предприятий возрастала потребность в кадрах высшей и средней квалификации, в связи с чем в 30-е годы в различных районах города были созданы вузы и техникумы. В 1932 году в Заельцовском районе строится здание института инженеров железнодорожного транспорта по проекту новосибирских архитекторов, Д. М. Агеева, С. И. Игнатовича, К. И. Митина и др. В 1931 — 1933 годах ведется строительство корпусов строительного института, Сибстрина, по проекту новосибирских архитекторов под руководством А. Д. Крячкова.

В 1936 году строятся также здания для сельскохозяйственного института (по проекту архитектора Н. С. Кузьмина), института инженеров геодезии, аэрофотосъемки и картографии, НИИГАиКа, на Красном проспекте (по проекту архитектора К. К. Леонова). Строится целый ряд техникумов. Ряд институтов (Сибстрин, НИИЖТ) занимал большие территории и в дальнейшем имел большое градостроительное значение для развития городских районов.

Отстающим участком в застройке быстрорастущего города было благоустройство, инженерное оборудование и озеленение. За период 1931 — 1935 годы в Новосибирске, занимающем огромную территорию, было замощено всего 45 км улиц.

Рассматривая развитие Новосибирска в 20—30-х годах, следует отметить, что это был важнейший исторический период, когда была заложена градостроительно-генетическая основа города на последующие годы его формирования как крупнейшего сибирского центра. Несмотря на известные трудности при разработке первых планировочных схем и проектов и их реализации, из-за определенной ортодоксальности или преждевременности замыслов и идей, выдвинутых временем, они сыграли важную роль в становлении структурно-планировочного каркаса города. Как показал анализ генеральных планов выполненных с учетом дальних градостроительных прогнозов, несмотря на корректировки, отклонения и социальные издержки в процессе их реализации, в конечном итоге они обеспечили масштабность и устойчивость заложенной планировочной схемы. Важно и то, что вместе с планировочными материалами была определена композиционно-пространственная концепция с установкой на создание уникальных ключевых ансамблей и отдельных объектов — своеобразных камертонов, определивших масштаб и характер застройки Новосибирска. В то же время в застройке города отразились те направления и поиски функционально-типологических и архитектурно-стилистических направлений, порой спорных и противоречивых, которые были характерны для всей советской архитектуры от формализма и конструктивизма до архитектуры с ориентацией на классическое и национальное наследие.

Наиболее трудной в процессе формирования Новосибирска в 30-х годах оказалась проблема, связанная с обеспечением нормальных жизненных условий для городского населения. Принимая в

генплане очередность застройки на 15—30 и 50 лет, проектировщики исходили из того, что при возможной перемене хозяйственного курса отдельные районы не должны оказаться оторванными от города. Выполнение этих условий осложнялось тем, что перспективный масштаб города, значительные размеры строящихся крупнейших промышленных предприятий, в сочетании с ландшафтно-пространственными рубежами развитой акватории Оби и долины Каменки, предопределили сразу большие, почти конечные, территориальные параметры Новосибирска.

При отсутствии необходимых инженерно-транспортных коммуникаций, соответствующих функциональным требованиям такого крупного города, это неизбежно привело к длительной незавершенности и разобщенности отдельных районов Новосибирска. Вместе с тем, это был период интенсивного поиска нового типа жилой среды. Идея обобществления быта в различной степени получила отражение в проектах домов-коммун, жилых комбинатов, домов-комплексов.

Новосибирск — один из немногих городов Сибири, где была по-разному предложена, а частично и реализована, концепция обобществленного быта на разных градостроительных уровнях: от системы расселения в виде городов-садов, группы отдельных городов на правом и левом берегах, от единого крупнейшего супергорода до «соцгородов», жилых комбинатов, домов-коммун, домов-комплексов и различных жилищных кооперативов.

Значительный интерес рассматриваемый, довоенный, период представляет в познавательном аспекте. Это касается оценки отдельных переломных этапов в развитии архитектуры Новосибирска в общем контексте социально-экономических и идеологических изменений социалистического общества и выработки определенных критериев отношения к этим явлениям. Сегодня, когда сложился определенный стереотип мышления в оценке отдельных направлений в советской архитектуре и, в частности, в архитектуре Новосибирска, уместно проанализировать их с иных позиций, раскрывая глубинные причинно-следственные связи явлений и процессов. Вряд ли, например, можно сегодня давать однозначную оценку функциональной и художественно-эстетической трансформации архитектурных объектов в период перехода от конструктивизма к иным направлениям. Наиболее ярким примером в этом отношении может быть процесс проектирования Дома культуры и науки, получивший широкий резонанс в истории советской архитектуры и за рубежом. Если представить, что первоначальная идея создания многофункционального синтетического общественного сооружения нового типа получила полную реализацию со всеми техническими новшествами в отношении свето-акустических, зрелищных возможностей, трансформации внутренних пространств, то это, вероятно, позволило бы создать в сибирском центре сооружение, созвучное идеалам и духу эпохи. Исключалась бы дискредитация этого прогрессивного в основе своей направления, не только в архитектуре, но и в различных областях театрального искусства. Может быть, обращение к ложной декоративности было следствием изменения нравственно-идеологических критериев и негативных явлений в обществе, которые отразились не только на архитектуре, искусстве, но на многих областях науки, культуры и технического прогресса.

Что касается архитектуры как области, тесно взаимосвязанной с развитием научно-технического прогресса, то естественно, что смелые прогрессивные авангардистские идеи вступили в противоречие с уровнем технических возможностей и сомнительных идеологических установок. Социалистический реализм рассматривался в ряде случаев с позиций внешней помпезности и ложной декоративности. Тем не менее Новосибирск этого периода отличается высоким градостроительным уровнем.

Итак, каким же он был, Новосибирск 1930—1940 годов? Это был город бурного начала и больших надежд, город с чертами провинциального Новониколаевска и столичного сибирского центра. В нем еще не было цельности градостроительной среды и законченных ансамблей. Лишь Красный проспект, относительно сложившийся многоэтажными жилыми и общественными зданиями и старой капитальной основой, как композиционный стержень центра, мощным гребнем выделялся в силуэте города. Среди распластавшейся массы одноэтажной застройки, раскинувшейся на обширной территории с речными поймами и оврагами, как вехи возвышались в лесах огромные одиночные объемы производственных и общественных зданий, силуэты труб и градирен промышленных гигантов. По ним угадывались контуры будущего крупнейшего города. Открытые пространства доминировали и пронизывали очаги новой застройки, а мощная Н система железнодорожных суперлиний сочеталась с зачатками первых внутригородских транспортных связей. Город нес колоссальный созидательный заряд, который зримо ощущался в масштабах новостроек, энтузиазме людей, промышленном пульсе. О нем много писали в СССР и за рубежом, как о феноменальном явлении в градостроительстве, о нем говорили жители и гости, его оценка не всегда была однозначна, а несформировавшаяся еще городская среда предопределяла неизбежные социальные трудности и так называемые издержки роста, которые здесь были особенно ощутимы. Но популярность Новосибирска росла и рос приток людей и нарастали темпы его строительства, и это было закономерным явлением времени.

Вероломное нападение врага в 1941 году застало город в лесах новостроек. Новосибирск должен был прервать ряд начатых и запроектированных строек, чтобы переключиться на промышленное строительство и размещение эвакуированных с запада предприятий, заводов и населения. Многие объекты остались в лесах. Немного оставалось до завершения здания театра оперы и балета, не закончен Дом соцземледелия, здание сельхозинститута, группа зданий в северной части Красного проспекта, комплекс института геодезии и картографии, комбинат связи, управление «Тяжстанкостроя» и т. д.

В годы Великой Отечественной войны напряженно работали проектные и строительные организации города и эвакуированные предприятия. Значительная работа с учетом возможностей военного времени в области строительства проводилась проектировщиками, членами группы Всесоюзной академии архитектуры профессорами Л. А. Серк, И. В. Гофманом, Н. А. Поповым, А. Д. Крячковым, крупным инженером В. Ф. Рамман и др. В Новосибирске были разработаны многие экономические конструктивные и объемно-планировочные решения с учетом возможностей использования местных доступных материалов для строительства жилых и производственных зданий. Делалось все, что можно было сделать в тылу для ускорения победы. Город был одним из крупнейших арсеналов страны.

Варианты генерального плана Новосибирска 1926—1935 гг.

На ранней стадии разработки генерального плана Новосибирска (1926—1935 гг.) трижды изменялись основные направления его развития. При этом каждое направление отражало определенные урбанистические и дезурбанистические концепции в градостроительстве*. Во-первых, это система небольших «городов-садов»; во-вторых, это единый миллионный супергород, или так называемый «Большой Новосибирск», и в-третьих, это децентрализованное расселение, состоящее из группы самостоятельных городов с населением 100—150 тыс. каждый.

(Урбанизм — направление в градостроительстве XX века, считающее неизбежным и необходимым создание крупных и крупнейших городов. Дезурбанизм — направление, противопоставляющее крупным городам свободное расселение в виде небольших поселений среди природы, в виде системы малых городов или городов-садов.)

Первая проектная схема, основанная на идее системы «городов-садов», была предложена инженером **И. Загрявко** в 1927 году. Концептуальные истоки «городов-садов», исходящие из европейских утопических трактатов идеальных городов XVIII — начала XX столетий, получили определенное отражение и в русском градостроительстве конца XIX — начала XX веков. Проект И. Загрявко был рассчитан на 250—300 тыс. жителей и на перспективу в 50 лет. Планировочную основу этой схемы составляла радиально-полукольцевая структура с главной круглой площадью в центре схода лучей в правобережной части города и системы небольших радиально-кольцевых поселков-садов на левом берегу Оби. Естественно, что такая идеализированная структура и ограниченная перспективная численность населения не соответствовали масштабу и функциональным требованиям будущего индустриального центра Сибири.

Составление генерального плана Новосибирска на основе серьезных технико-экономических проработок началось в 1926 году. Следует отметить, что эта планировочная работа по широте решения задачи, обоснованности перспективного прогнозирования и научного предвидения является уникальным документом в истории советского градостроительства, имеющим значение для понимания ряда современных урбанистических проблем. Техничко-экономическое обоснование развития города, положенное в основу данной схемы, исходило из принципиальных положений общего плана индустриализации Западной Сибири на базе каменноугольной промышленности Кузбасса и металлургии Урала, в соответствии с ленинским планом ГОЭЛРО. Это открывало необычайную в истории по широте и темпам перспективу развития города.

Новосибирск рассматривался как крупнейший опорный пункт большой треугольной системы Советского Союза. Москва — на западе, Новосибирск — на востоке и Туркестан — на юге. На основании записки крупного экономиста-инженера Н. Н. Колосовского, зам. председателя секции районирования Госплана СССР, была определена промышленная специализация города и его лидирующее значение в регионе. В записке отмечалось, что Иркутск не мог бы быть таким опорным пунктом, так как отдален от Средней Азии горными хребтами и Монголией, а Омск — из-за своей отдаленности от восточной части Азии и отсутствия кратчайших путей на юг. Таким образом, Новосибирск рассматривался не только как центр сибирского края, но и как столица всей Северной Азии.

В исходных положениях к генеральному плану города, подготовленных планировочной комиссией горсовета, отмечалось, что схема планировки Новосибирска должна выполняться по программе-максимум с выявлением оптимальных возможностей развития города как краевой столицы и физического центра Северной Азии, но с разбивкой на очередность застройки по срокам на 15—30 и 50 лет, с соответствующей этим годам численностью населения: 500 тыс. жителей к 1942 году, 900 тыс. жителей, к 1957 и 1350 тыс. жителей к 1972—1980 годам, с разработкой планировочной схемы расселения в сфере влияния Новосибирска до 150 км.

К 1928 году в СССР было 30 городов с населением свыше 100 тыс. жителей и два города — Москва и Ленинград — с миллионным населением. В Новосибирске в 1926 году было 120 тыс. жителей, а средний размер городов-центров Сибири был около 100 тыс. жителей.

В 1926 году разработка планировочной схемы «Большого Новосибирска» была поручена руководителю Московского планировочного бюро МВТУ профессору **Б. А. Коршунову** с участием архитектора Д. Е. Бабенкова и главного инженера городских железных дорог Ленинграда Ю. К. Гринвальда.

Из перечня работ по планировке Новосибирска видно, какое большое значение придавалось всему комплексу вопросов от обширной зоны влияния Новосибирска до конкретных вопросов зонирования города и композиционно-архитектурных задач. В частности, там отмечалось: «При достаточной подготовительной проработке и цифровых данных необходимо эскизно-проектные работы для большей наглядности иллюстрировать перспективными видами с птичьего полета, с выявлением архитектурного оформления города в общих массах (наиболее ответственного района города, группы центральных кварталов, типовых жилых кварталов)». И далее: «Предусмотреть деление города на административный, торговый, промышленный, культурно-просветительный, клинический, санитарный, военный, железнодорожный районы с выделением чисто жилищных районов для кооперативного, коммунального и частного строительства...»

Планировочная комиссия в главе «Роль городов в современном хозяйстве» из «Плана работ по планировке города Новосибирска» попыталась осмыслить роль и темпы его развития как нового крупного города на фоне общего процесса урбанизации на рубеже столетий, а также с учетом новых социальных условий в процессе становления социалистической эпохи. Комиссия пришла к выводу, что «учитывая перемену конъюнктуры, согласно генеральному плану реконструкции народного хозяйства на энергетической базе... придется ожидать более бурный рост города, который может приблизиться к росту американских городов, таких как Чикаго и Детройт...», Именно это сравнение в дальнейшем и позволило называть Новосибирск «Сибчикаго». Далее в записке комиссии говорилось: «...Принимая во внимание стремление европейского населения Союза двигаться на восток... в программе-максимум для Новосибирска приходится считаться уже с массой миллионного населения... Следовательно, при учете роста нельзя забывать о том колоссальном значении, которое в большом городе имеет жилищный и обслуживающий его фонд благоустройства. Это обстоятельство с точки зрения затраты народных средств должно быть с особенным вниманием учтено и, конечно, элементы стихийности и крохоборства должны быть в наших городах навсегда оставлены».

О том, какое значение придавалось жилищному строительству, свидетельствуют некоторые отрывки из материалов планировочной комиссии, приготовленные для профессора Б. А. Коршунова как исходные данные концепции развития Новосибирска. Вот они: «...Сибирь в промышленном отношении страна молодая, и для реального осуществления промышленного освоения главным средством успешного проведения этой политики будет удачное разрешение жилищного вопроса...». И далее: «...Вопрос развития промышленности требует разрешения вопроса о переводе избыточного рабочего населения центральной части СССР, для чего в первую очередь требует разрешения вопрос о жилищах... В то же время необходимо отметить, что голое пересаживание заграничного и даже союзного строительства в условиях города Новосибирска, без учета его особенностей, будет явно неправильным».

Доклад о рабоче-жилищном строительстве подробно обсуждался на заседании президиума планировочной комиссии, где выявились две принципиально разные точки зрения на жилищную проблему в Новосибирске.

Опираясь на опыт рабоче-жилищного строительства Англии, Франции, Италии, Германии, Швеции, Швейцарии, Норвегии и Дании, с которым члены комиссии познакомились во время поездки по

западно-европейским странам, многие из них выступили за индивидуальный тип жилища. Однако в протоколе заседания комиссии отмечалось: «Что строить и как строить — вопрос настолько сложный, что его разрешить сразу весьма трудно, но главным аргументом к выбору строительства должны служить санитарно-гигиенические требования...». Здесь же говорилось, что «...единственный аргумент против особняков — это необходимость прививки навыков коммунистической общины... Наши домашние хозяйки, находясь в общей кухне, создают ряд склок... и при создавшихся условиях никто не может сказать, что многоквартирные дома есть проводники идеи коммунистической общины... Распланировка же рабочих поселков должна производиться по принципу садов-городов». (Новосибирск в этом случае рассматривается как система «садов-городов» при промышленных предприятиях с общим городским центром.) Возражая против идеи малоэтажного строительства в форме «садов-городов», часть членов планировочной комиссии отмечала, что «особенности города Новосибирска, суровый сибирский климат ставят вопрос об экономном отоплении... о теплофикации, для этого нам необходимо крупное жилищное строительство. Ввиду того, что в составе планировочной комиссии имеются два течения в видах жилищного строительства... считать необходимым широкий обмен по этим вопросам в дискуссионном порядке в деловом клубе. Проработка и установление окончательного типа жилищного строительства лежит на обязанности профессора Б. А. Коршунова как руководителя разработки проектной схемы «Большого Новосибирска».

В истории мирового градостроительства XIX—XX столетий известны примеры строительства новых государственных столичных центров. Однако их проектные размеры не превышали 500—600 тыс. жителей. Прогнозы создания полуторамиллионного города в далекой слаборазвитой в экономическом отношении Сибири в тот период и его действительно стремительный рост символизировали и отражали беспрецедентное феноменальное явление по масштабам и темпам роста как самого Новосибирска, так и всего обширного края.

Исходя из прогнозов роста населения и экономического профиля города, его проектная территория охватывала площадь в радиусе до 18 км по обоим берегам Оби, при радиусе основного компактного массива до 9 км, площади города 30 тыс. га и селитебной территории в 10 тыс. га. В период составления генерального плана (1926—1928 гг.) радиус города был равен 3 км, а площадь селитебной (т. е. предназначенной под застройку) территории — 2500 га. Таким образом, проектная численность населения увеличивалась в 11 раз, радиус города в 3 раза, селитебная территория — в 4 раза.

В проекте предусматривалось четкое функциональное зонирование города с выделением территории вредных производств крупных промышленных предприятий, средней и мелкой промышленности, участков городского и краевого центров, транспортных устройств и сооружений, зон отдыха и пригородного сельского хозяйства. Планировочную основу города определял транспортный каркас, решенный на принципе радиально-полукольцевой схемы в правобережной и левобережной частях, соединенных поперечным к реке транспортным диаметром, с параллельными реке Оби продольными магистралями.

В правобережной части в границах первого полукольца образовывался Центральный район. Центр города этих пределах решался как развитая пространственная система, построенная на композиционных осях Красного проспекта, с главной городской площадью на месте бывшей Ярмарочной площади и Октябрьской магистрали главной краевой площадью на месте Новобазарной площади (ныне площадь Облисполкома), где предполагалось сформировать крупный общественный ансамбль. Следует отметить, что диагональная магистраль, связывающая центр с вокзалом, трассировалась в обход главной площади, пересекая лишь Красный проспект. Тем самым исключался транзит через площадь с превращением её в общественный форум для больших масс

людей. На красной линии этого первоначального диагонального створа и было построено здание Дворца Труда (ныне здесь размещается институт водного транспорта), оказавшееся впоследствии внутри квартала. Центральная площадь левобережного района проектировалась в точке схода основных магистральных лучей.

Следует отметить, что уже в этот период в генплан Новосибирска нашли отражение такие прогрессивные формы организации крупного города, как группировка промышленных предприятий в городские промышленные районы, их классификация по признакам размещения в структуре города. Взаимное размещение жилых и промышленных территорий намечалось с учетом трудового тяготения, чему способствовал машиностроительный профиль предприятий.

Композиционно-планировочная основа города строилась на укрупненной прямоугольной улично-квартальной сетке с системой диагональных магистралей. Намечалась пробивка через существующую прямоугольную сетку кварталов диагональной трассы Вокзальной и Октябрьской магистралей, которые связывали бы по прямой площади краевого и городского центров с вокзалом.

Основные городские общественные узлы и эспланады расположенные на самых высоких отметках, удачно вы являли ландшафтную характеристику Новосибирска, обеспечивая пространственную связь трех основных районов города, разделенных природными рубежами рек Оби и Каменки.

Ландшафтные условия предопределили и структуру озеленения города, которая включала крупные лесные массивы, примыкающие с северо-западной и юго-восточной стороны к городу, прибрежный диаметр Оби и пойменные поперечные полосы малых рек: Каменки, Ельцовки, Плющихи и Тулы.

Серьезным недостатком проекта явилось то, что в нем сохранилась трассировка железной дороги, отрезавшая центр правобережья от реки и крупного северо-западного зеленого массива. При прокладке дорога считалась временной и перенос ее в период составления генерального плана был еще возможен, так как отсутствовали капитальная опорная застройка и здание нового вокзала.

В ходе широкого общественного обсуждения схемы планировки «Большого Новосибирска», представленной профессором Б. А. Коршуновым в шести вариантах для печати, в рабочих клубах были высказаны многие интересные предложения, некоторые из которых поражают глубиной градостроительного предвидения. Они касались, главным образом, проблемы трассировки железнодорожного транспорта, городских магистралей, размещения промышленности, массового жилища. Например, инженер И. Загивко считал, что для миллионного в перспективе города не достаточно 2 мостов, ибо в Ленинграде с таким же населением в то время их было 12. Инженер Н. С. Юрцовский отметил, что в схеме планировки должна быть заложена система метрополитена, а участок железной дороги, отрезающий центр города от набережной Оби, он предложил перенести в долину реки Каменки как железнодорожный диаметр с размещением здесь пассажирской станции и нового вокзала. Любопытно отметить, что через 50 лет, т. е. в 70-х годах, в связи с замывом Каменки архитектор А. И. Попов, инженер Б. А. Ершов, инженер В. И. Годавальд вновь высказали предложение о переносе железной дороги в долину реки Каменки, с созданием здесь крупного пассажирского узла, и о раскрытии центра города к набережной Оби. Следует отметить, что эти предложения были не случайны, ибо в своих записках Н. Г. Гарин-Михайловский отмечал, что трасса вдоль берега Оби является временной и в дальнейшем Должна быть изменена.

Что касается размещения промышленности, то в вариантах профессора Б. А. Коршунова и в других рекомендациях были предложения о выносе крупной промышленности за пределы города на основные вылетные железнодорожные магистрали, с созданием при них рабочих поселков-садов и транспортных пассажирских связей с городом. Все эти смелые предложения в тот период естественно оставались лишь интересными, но не реальными идеями. Уже на стадии завершения схема «Большого Новосибирска» также вызвала определенный скептицизм в связи с беспрецедентностью проектных решений такого масштаба.

Даже при определенных строительных темпах роста Новосибирска параметры будущего города, заложенные в схеме, казались в тот период маловероятными и преувеличенными. Положение усугублялось большой территориальной разбросанностью города на двух берегах Оби при отсутствии регулярных транспортных связей. Пересеченная местность и прокладка через город железнодорожных магистралей оказали существенное влияние на предвоенный Новосибирск, который представлял собой значительный комплекс отдельных жилых и промышленных районов, не подчиненных единой планировочной сетке. Их планировка и застройка носила локальный характер.

Несмотря на прогрессивный характер крупномасштабных проектных и научно-исследовательских работ, а так же на огромный энтузиазм видных проектировщиков, ученых, партийных и советских работников при проектировании «Большого Новосибирска», наметилось определенное несоответствие между смелым градостроительным замыслом и ограниченными в тот период экономическими и техническими возможностями для реализации столь грандиозных строительных акций.

Стремительный территориальный рост Новосибирска и большая его пространственная расчлененность по двум берегам Оби, при отсутствии реальных возможностей в ближайший период создать транспортные связи между ними, во многом предопределили идею децентрализованного расселения, то есть в виде системы городов (* Постановлением ВЦИК от 20 октября 1930 года население Новосибирска определялось вместе с пригородными селениями — Усть-Иня, Бугры, Перово, Ерестная, Вертково, Малое Кривошеково, включенными в черту города).

В 1930 году постановление экономического Совета (ЭКОСО) РСФСР указало на необходимость строить Новосибирск из отдельных небольших городов. В перспективе он должен был стать комплексом трех городов: города на правом берегу Оби, города на левом берегу и города в районе нового железнодорожного моста на основе крупного Инского железнодорожного узла. Реализуя эти положения по договору с горсоветом, Гипрогор в 1930 году составил **проекты планировки левобережного Новосибирска** на 150 тыс. жителей и правобережного Новосибирска. Планировочная структура левобережного Новосибирска как самостоятельного «соцгорода» никак не согласовывалась с правобережной частью, а строилась на основе прямоугольно-диагональной системы укрупненных кварталов площадью 20—30 га, прорезанных широкими, зелеными полосами. Заметное влияние на ее разработчиков оказала градостроительная концепция 20-х годов под названием «лучезарного города» Ле Корбюзье, прогрессивные искания которого импонировали духу времени.

Прямоугольно-диагональная сетка улиц и их трассировка по осям север — юг и запад — восток была продиктована необходимостью защиты от юго-западных ветров и организации связи с промышленным районом, портом, вокзалом и населенными пунктами вверх по Оби. Зеленые полосы шириной в 500—650 м на севере и санитарно-защитные полосы на юге предназначались для защиты

соцгородка от господствующих ветров. Полосы (запад — восток) по 200 м выполняли роль пешеходных бульваров.

Проект планировки соцгорода включал совершенно новую структуру общественного обслуживания его населения, основанную на социальной программе, соответствующей представлениям о социалистической форме организации городской среды. Поэтому основным пространственным ядром здесь являлась площадь делового центра на пересечении диагональных осей. На бровке прибрежного плато находилась площадь для массовых собраний и демонстраций, а по периметру города размещались три, районных центра-парка, связанные бульварами, которые замыкались комплексами институтов и техникумов. За основную структурную единицу селитебной территории, были приняты жилые комбинаты с центрами первичного обслуживания на 500—1000 жителей. В зеленые полосы выносились школы. Эта работа была оценена как определенное достижение советской градостроительной науки и как пример социально-экономической и планировочной организации города социалистического типа. В связи с началом реализации данного проекта в газете «Советская Сибирь» была помещена следующая информация: «31 мая 1930 года в 16 час. 30 мин. назначается торжественная закладка социалистического города, которая должна проходить при широком участии трудящихся Новосибирска...».

По проекту правобережный Новосибирск включал территории Центрального, Вокзального, Ипподромского, Октябрьского и Ельцовского районов. Он учитывал сложившуюся планировочную канву и некоторые принципы схемы профессора Б. А. Коршунова, касающиеся, в основном, пробивки диагональных магистралей, организации главных площадей и парков.

Однако жизнь требовала все же создания для Новосибирска общей проектной планировочной схемы, предусматривающей пространственную связь отдельных городов, подчиненных определенной градостроительной идее.

В 1933 году архитектор Д. Е. Бабенков разрабатывает так называемую предварительную схему планировки Новосибирска на основе концепции децентрализованного города (т. е. состоящего из отдельных, но взаимосвязанных городов). Кроме правобережного и левобережного Новосибирска, схема включала как самостоятельные несколько «городов-районов»: Эйхе (Инская), Мочище и новый район на юге левобережья у деревни Огурцово (на месте современного научного города СО ВАСХНИЛа и Левых Чем), с общей численностью населения на расчетный период — 800—850 тыс. человек.

Но и эта схема, из-за большой удаленности отдельных «городов-районов» и при отсутствии надежных транспортных связей, оказалась малореалистичной. Все это выявило необходимость разработки проекта более компактного единого крупного города, исходя из реальных возможностей его развития и сложившейся к этому времени сети промышленности и транспорта. **Генеральный проект планировки Новосибирска был разработан в 1935—1936 годах бригадой Гипрогора РСФСР в составе архитекторов Л. Е. Розенберга, А. С. Готлиба, Д. М. Пиллера, экономистов Отаровой и Ситко.** Он был рассчитан на 20-летнюю перспективу, к 1955 году численность городского населения определялась в 650 тыс. человек. К этому времени для Новосибирска более четко определился промышленный профиль как машиностроительный, сформировалась городская транспортная сеть этого крупнейшего железнодорожного узла, распределительного и сортировочного центра Кузнецкого бассейна, а также центра развития хозяйственных связей между Западной Сибирью и Средней Азией.

Заканчивалось или велось строительство железнодорожной линии Новосибирск — Ленинск-Кузнецкий, крупнейший в Союзе сортировочной станции Эйхе (ныне Инская), нового железнодорожного моста (Комсомольского), главного пассажирского вокзала, Турксиба, обходной линии Эйхе — Сокур Алтайской железной дороги.

В Ельцовском районе города разместилась площадка строящегося «Сибмашстроя» (ныне завод им. В. П. Чкалова), территория у реки Ельцовки закрепляется за кожевенно-обувными производствами. В Ипподромском районе заканчивается строительство предприятий научно-исследовательского и жирового комбинатов, а в Октябрьском районе — кинофабрики. На левом берегу реки Оби намечено дальнейшее развитие крупнейшего предприятия города—завода «Сибкомбайна» (ныне производственное объединение «Сибсельмаш»). В Октябрьском районе сложился куст действующих предприятий: завод «Труд», мебельная фабрика «Стандарт», лесопильный комбинат «Коминтерн», элеваторно-мельничный комбинат; выбраны площадки и для целого ряда других предприятий. Что касается жилищного фонда города, то он представлял в основном малоэтажные строения с большим процентом лачуг из различного строительного материала, и лишь 1% составили капитальные здания, что облегчало реконструктивные мероприятия. К моменту разработки генерального плана, то есть к 1935 году, территория Новосибирска достигла 35 тыс. га, селитебная — 3 тыс. га, жилая площадь — 1 млн. м².

Несмотря на малочисленность общественных сооружений, к 1935 году были заложены основные ансамбли главных улиц и площадей с крупными уникальными зданиями, что также во многом предопределило композиционно-планировочную структуру нового генерального плана.

Генпланом предусматривалось четкое функциональное Деление территории на жилые, промышленные, транспортные, сельскохозяйственные и санаторно-оздоровительные зоны. Последние проектировались вдоль берегам Заельцовского бора.

Промышленные территории концентрировались в нескольких местах: на левобережье вокруг «Сибкомбайна», на правом берегу вокруг «Сибмашстроя», жиркомбината, у речного порта, мясокомбината, завода «Труд», в районах Мочище и Эйхе (ныне Первомайский район). Промышленность и транспорт предопределили деление города на семь районов: Центральный, Ельцовский, «Сибмашстроя», Октябрьский, Кировский, Эйхе и Мочище. Предусматривалась их застройка 5—7-этажными домами при средней плотности селитебной территории 175 чел./га.

Композиционно-планировочная структура генплана 1935 года, выполненного в двух вариантах, вобрала и синтезировала планировочные решения предшествующих схем: на правом берегу — схему 1926—1928 годов Б. А. Коршунова, на левом берегу проект «Левобережного Новосибирска» 1930 года и так называемую «предварительную схему» планировки Новосибирска 1933 года с определенными коррективами*. Учет в генплане 1935 года схемы проекта «Левобережного» Новосибирска» предопределялся во многом тем, что к этому времени на площади уже была произведена разбивка красных линий магистралей, которые были закреплены целым рядом выстроенных объектов (схема 1933 года). В первом варианте почти полностью сохранилась планировка проекта «Левобережного Новосибирска» 1930 года с главной композиционной осью под углом к Оби в створе современной ул. Ватутина, в результате чего левобережная планировка пространственно не увязывалась с правобережной. Во втором, окончательном, варианте главная композиционная ось левобережья, как и в схеме Б. А. Коршунова, направлена перпендикулярно к

Оби и решается как главный городской поперечный диаметр с мостовым переходом в створе современных магистралей: проспекта К. Маркса, ул. Восход и коммунального моста.

В генплане сохранялось положение трех главных общественных узлов с главными площадями в Центральном, Октябрьском и Кировском районах и основных композиционных осей: Красного проспекта, Октябрьской магистрали с поперечным проспектом по оси ул. Сузунской (ныне ул. Восход) на проектируемый коммунальный мост и вокзальной диагонали (ныне Вокзальная магистраль), заложенной в ранних проектах. Параллельно Красному проспекту и Октябрьской магистрали намечалось создание широких зеленых полос.

Планировка Октябрьского района в отличие от предшествующих схем получала более пластичное решение, огибая полукружиями границу по бровке долины реки Каменки и прибрежную часть Оби. Такой планировочный прием органично исходил из топографии местности этого района, раскрывая интересные градостроительные возможности для живописного и выразительного решения панорамы его застройки со стороны долины Каменки, реки Оби и внутренних ансамблей на пересекающихся проспектах Октябрьского и Сузунского, полукольцевой магистралью по периметру, с краевой площадью в центре этой крестовины. Полукруглый бульвар позволял раскрыть ряд интересных перспектив на прибрежные пространства, реку Обь и долину Каменки.

Была заложена та композиционно-пространственная проектная основа, которая при реализации могла придать городу совершенно неповторимые индивидуальные черты и целую гамму различных ансамблевых приемов, свойственных только данному городу и с заметным следом первоначальной планировочной генетической канвы старого Новониколаевска.

Предполагалось также, что каждый из семи районов Новосибирска будет иметь свою индивидуальность и специфику. Важное значение в проекте планировки города придавалось социальной организации жилой среды в форме укрупненных кварталов, с включением учреждений культурно-бытового обслуживания. Жилой квартал мыслился как комплекс жилых ячеек с организацией в крупных домах и на территории квартала учреждений бытового назначения: детских учреждений, столовых, товарораспределителей, клубных и так называемых физкультурных «примитивов». Среди трех основных центральных общественных узлов (в Центральном, Кировском и Октябрьском районах) особое значение придавалось Центральному ядру, включающему главную площадь, Первомайский сквер, сквер «Жертв Революции» (ныне сквер Героев революции) с такими уникальными объектами, как Дом культуры и науки (ныне театр оперы и балета), здание музея, библиотека, театр, Дом комсомола, плановый и театрально-художественный институт и ряд Других общественных и деловых учреждений. По замыслу авторов проекта их архитектура подчинялась главному Доминирующему в композиции объекту — Дому культуры и науки. Поэтому намечалось реконструировать существующие уже к этому времени здания центральной гостиницы, Госбанка, Сибкрайсоюза, Горкомхоза, Горсовета, Дома Ленина и планового института. * Это было связано с тем, что в середине 30-х годов произошла стилевая переориентация советской архитектуры. От конструктивизма, в характере которого было выстроено большинство новых зданий Новосибирска, наметился переход к стилизованной классике. В первую очередь это коснулось архитектуры строящегося Дома культуры и науки.

В генплане 1935 года был достигнут наиболее высокий проектно-градостроительный уровень, который в силу ряда причин не получил полной реализации в предвоенный период. Прежде всего нереализованным оказалось градостроительное решение центральной зоны Октябрьского района,

где намечалось создание площади, зеленых эспланад и полукольцевого бульвара. Во многом это объясняется общим спадом энтузиазма к решению широкомасштабных градостроительных задач, что было характерно для 20—30-х годов. Воздействие целого ряда конъюнктурных недальновидных соображений, прагматизм и непонимание важности перспективных возможностей, требующих определенных организационных усилий, стремление к получению сиюминутных результатов в застройке отдельных кварталов и улиц затруднило проведение серьезных реконструктивных работ, предусмотренных генпланом. Практическая несостоятельность его реализации предопределила необходимость постоянной корректировки генплана с целью упрощения и определенного примитивизма. ** Корректировка генплана проводилась авторским коллективом (архитекторы Л. Розенберг, Д. Пиллер, И. Соколов-Добрев) в 1935 и в 1938 годах.

В советском градостроительстве с середины 30-х годов основным стал ретроспективный принцип с использованием классических приемов при планировке городов, что получило отражение в генпланах Новосибирска 1935—1941 годов. В 1941 году под руководством ленинградского профессора В. А. Витмана разрабатывается еще один вариант генплана Новосибирска, основанный на идее органической связи планировки с природной ландшафтной основой. Расчетная численность населения в нем определялась в 950 тыс. человек. Классическая система плана, с выраженным каркасом основных композиционных осей и площадей, сочетается с живописным его начертанием увязанным с рельефом, конфигурацией зеленых массивов и речных долин. Война прервала эту работу, и генплан остался как красивый, но нереализованный проектный увраж.

Таким образом, довоенный этап разработки генплана Новосибирска представляет сложный процесс, вобравший многие планировочные концепции от идеи городов-садов по градостроительного максимализма урбанистических концепций, децентрализованного расселения в форме отдельных соцгородов и, наконец, приведший к решению единого города на основе традиционной регулярной планировки. Нестабильность и отсутствие в течение длительного времени утвержденного генерального плана отразились на характере застройки города. Тем не менее среди этого планировочного калейдоскопа оказались устойчивыми; три следующих принципиально важных тенденции, определивших градостроительную основу Новосибирска на весь последующий период: столичный масштаб города в целом и композиционно-пространственная его организация, структура основных композиционных осей и магистралей, размещение таких главных общественных центров, как площади Ленина, площади Маркса и площади в Октябрьском районе на пересечении ул. Кирова и Восход.

Отмеченные особенности в сочетании с общими направлениями в советской архитектуре, в русле и на гребне которых осуществлялась застройка Новосибирска, определили и характер его облика. При этом важное программное значение в отношении градостроительной направленности в застройке Новосибирска имели указания-рекомендации комиссии содействия разработки проекта планировки и застройки города, где отмечалось: «...Новосибирск как молодой город, не имеющий градостроительных традиций, должен получить новый органический и целостный облик». Формированию достаточно выразительной и индивидуальной застройки города способствовало также и то, что планировочная комиссия, наряду с разработкой генплана, предусматривала составление местных проектов типовых жилых зданий и индивидуальных проектов крупных общественных, административных и торговых сооружений в соответствии с основным композиционным решением генерального плана и отдельных общественных узлов центра. Не случайно Новосибирск стал одним из немногих городов, где уже на ранней стадии были заложены вехи для формирования крупных городских ансамблей, масштаб которых соответствовал их будущему окружению.

ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ НОВОСИБИРСКА В ПОСЛЕВОЕННЫЙ ПЕРИОД

Перемещение в годы Великой Отечественной войны в Сибирь промышленности и науки, бурное развитие производительных сил в послевоенный период на основе использования сырьевых и топливно-энергетических ресурсов края вызвало значительный рост городского населения и более интенсивные процессы расселения в отдельных, наиболее благоприятных в экономическом отношении, зонах. В отличие от европейской части страны, где послевоенный период был восстановительным, в Сибири в 50-е годы стали исходным рубежом нового этапа народнохозяйственного развития существующих и освоения в новых ареалов расселения.

В результате концентрации промышленного производства и других градообразующих функций в наиболее крупных старых и формирующихся новых городах средний размер их к 50-м годам, по сравнению с довоенным периодом, увеличился с 170—180 тыс. до 280 тыс. человек, а такие города, как Новосибирск и Омск, вошли в категорию крупнейших с населением свыше 500 тыс. человек. Общий характер расселения в это время становится централизованным.

В отличие от начальной стадии индустриализации Сибири в 50—60-е годы центр тяжести в размещении производительных сил и расселения перемещается в восточные районы Сибири, в зону потенциальных сырьевых и гидроэнергетических ресурсов. В Новосибирске концентрируется весь промышленно-научный потенциал области и все сопутствующие и обслуживающие городские функции. Из-за преимущественного роста областного центра не развивались малые города, что привело к серьезной диспропорции в размещении производства и других градообразующих факторов, обслуживающей сферы и благоустройства. Такая ситуация не способствовала развитию вокруг Новосибирска необходимой системы агломерации малых городов различного профиля, таких, как курортные, туристическо-рекреационные, агрогорода, исторические и другие, что во многом обедняло весь Новосибирский район расселения, в том числе и сам город-центр. Такие исторические поселения, как Колывань, Сузун и другие, с интересным наследием, лишь означались в проектных схемах расселения, но в восстановительный послевоенный период еще не получили экономических стимулов для благоустройства и сохранения исторической среды.

Победоносное завершение Великой Отечественной войны и последовавший процесс восстановления народного хозяйства способствовали большой градостроительной активности во всех районах страны. В Новосибирске 1944—1945 годы ознаменовались корректировкой генплана города с учетом изменений, прошедших в его застройке с перемещением сюда ряда промышленных предприятий и предстоящими задачами реконструкции (Корректировка генплана Новосибирска в 1944—1945 и в последующие годы (1951—1952) выполнялась под руководством архитекторов И. С. Соколова-Добрева, А. Ф. Якусевича, О. А. Шталя.). При корректировке генплана подтверждалась расчетная численность населения, определенная еще в 1926—1927 годах в 1000—1400 тыс. жителей. Однако в утверждающих инстанциях она была снижена до 850 тыс. при существующем населении к 1945 году — 605 тыс. человек. Уменьшение расчетной численности населения произошло из-за исключения из проектной структуры на перспективный срок территории «Ключ-Камышенского плато». В композиционно-планировочном отношении схема не внесла существенных изменений в прежнюю проектную структуру. Особое внимание было уделено проекту центра, что во многом предопределялось общим духовным эмоциональным подъемом в стране после окончания войны и стремлением придать городу более яркий, обновленный выразительный облик, который бы отразил победоносный триумф народа. Эта тенденция стала основным лейтмотивом в застройке советских городов в восстановительный период.

Общеизвестно, что национальная градостроительная традиция в различные времена характеризовалась установкой памятных архитектурных произведений, чаще высотных, в честь важных исторических событий, в том числе и ратных подвигов. Предпочтение общества отдается обычно тем высотным сооружениям, силуэт и доминирующее значение которых органично связано с уникальностью места, его общественным или ландшафтным значением. Следствием этих национальных традиций явилось постановление правительства (январь 1947 года) о строительстве в Москве комплекса высотных зданий. В нем говорилось, что «это решение знаменует новый исторический этап в многолетней работе по реконструкции Москвы. Перед архитекторами и строителями поставлена в высшей степени ответственная задача — создать ряд высотных сооружений, которые должны явиться как по размерам, так и по своим техническим особенностям и архитектуре новым видом строительства...». И далее: «...Проектируемые здания не должны повторять образцы известных за границей многоэтажных зданий». Постепенно идея строительства высотных зданий в Москве переросла в целое направление в советской архитектуре. Архитектура, символизируя великий подвиг советского народа в годы войны доступными, понятными монументальными градостроительными средствами, раскрывала тему победы. Все это глубоко осело в профессиональном сознании архитекторов и нашло отражение при рассмотрении схемы развития Новосибирска. Поэтому в проекте реконструкции городского центра (архитекторы И. И. Соколов-Добрев, Р. М. Окунева, А. Ф. Якусевич), который разрабатывался в 1945—1948 годах, наряду с другими задачами реализации генеральной схемы решалась и проработка общего силуэта прибрежной панорамы, и объемно-пространственных решений основных ансамблей. В основу композиции всего центра был положен принцип выявления главных общественных узлов и его ландшафтных особенностей путем фиксации этих мест постановкой высотных сооружений.

Большое значение, которое придавалось вопросам создания городского силуэта, было не случайным и для градостроительных условий Новосибирска того периода особенно оправдано. Город, раскинувшийся на огромной территории, расчлененной 2—3-километровым пространством реки Оби с крупным планировочным масштабом, имел невыразительную монотонную панораму застройки, среди которой выделялся лишь статичный объем театра оперы и балета. Глубинное по отношению к реке, но высокое по отметкам положение главных улиц и площадей предопределяло их фиксацию в пространстве высотными ориентирами, которые должны были определить силуэт и границы основного центра и его элементов в системе города. Поэтому высотные административные здания, намеченные в проекте, подчеркивали ландшафтный гребень, вдоль которого проходили главные композиционные оси: Октябрьский и Красный проспекты с тремя площадями (Октябрьской, площадь Облисполкома и им. В. И. Ленина). Четвертая вертикаль на Октябрьском проспекте фиксировала высотную бровку долины реки Каменки. Таким образом, город получал ясную, логическую пространственную проектную основу с выразительным силуэтом правобережной панорамы, обладающую также определенной информативностью в отношении ориентации на главные общественные узлы центра. Проектом детальной планировки городского центра предусматривалась и реконструкция главной площади им. В. И. Ленина с доминирующим объемом театра оперы и балета.

Строительство первого коммунального моста через Обь предопределило необходимость в разработке проекта детальной планировки и для застройки обширного свободного плато левобережья. Город, расположенный на крупной сибирской реке и зародившийся у ее правого берега, в дальнейшем до строительства моста формировался в удалении от нее у железнодорожной станции «Западная» на левом берегу и был отрезан от реки Транссибирской и Алтайской магистралями в основной правобережной части. В связи с этим в 50-х годах коллектив ленинградских архитекторов под руководством архитектора Г. Я. Гладштейна выполнил проект планировки: Центра левобережья.

овершенно новая проектная градостроительная схема и архитектурно-композиционная концепция накладывалась на территорию, в пределах которой в 30-х годах проектировался левобережный соцгород. Своеобразный градостроительный сценарий предусматривал последовательное развитие пространственной Композиции вдоль главной планировочной оси — проспекта К. Маркса от прибрежного плато реки Оби в глубину к главной площади. Предместная площадь как входной узел в левобережную часть центра решалась в форме монументальных пропилеев с постановкой башенных объемов, фиксирующих начало проспекта К. Маркса. Кульминационным элементом всей композиции являлась главная площадь района, где по оси проспекта размещался высотный объем административного здания как главная силуэтная доминанта всего левобережья. В торжественно-монументальном характере выполнен архитектором В. К. Петровским и проект комплекса Ипподромского (Центрального) рынка. Центральный объем главного корпуса с парадной проезжей аркой завершен башней со шпилем, а общий характер архитектуры протяженного фасада вызывает определенные ассоциации с образом гостиных дворов и торговых рядов конца XVIII — начала XIX столетий. Башенные завершения со шпилем становятся неперенным атрибутом при проектировании ансамблей улиц и площадей. Интересное проектное решение жилого дома с башней на площади им. В. И. Ленина предложили архитекторы А. С. Михайлов, С. П. Скобликов и Г. Ф. Кравцов. Это могло значительно обогатить композицию всего пространства перед театром оперы и балета, благодаря контрастному сочетанию стройного изящного башенного завершения со статичным объемом театра.

Естественно, что реализация проектных решений по созданию крупных ансамблей и уникальных сооружений в годы, когда неотложными задачами были восстановление городов и сел на освобожденных территориях, становилась проблематичной. Тем не менее постановка высотных сооружений диктовалась градостроительными соображениями, ибо повышение этажности массовой жилой застройки требовало нового крупного масштаба доминирующих остросилуэтных элементов в общей панораме городского пространства. Еще в начале 1941 года А. Д. Крячков высказал мнение о том, что следовало бы принимать меры по изменению однообразного и скучного силуэта города. Он не раз подчеркивал, что «необходимо наметить высокие точки и продумать вопросы застройки этих участков» (Стенограмма совещания архитекторов по вопросу рассмотрения генеральной схемы планировки Новосибирска.— Февраль 1941,—Новосибирский городской архив,— Ф, 33—Оп, 1.— Д. 410).

Приходится лишь сожалеть, что значительное отставание темпов строительства монументальных зданий в Новосибирске в послевоенный период по сравнению с другими городами европейской части страны не позволило своевременно реализовать многие интересные проекты в связи с изменившейся впоследствии градостроительной политикой. Именно поэтому возрастает значение проектных материалов, хотя и нереализованных, но отражающих общий патриотический подъем в творческой деятельности Новосибирска этого периода. Представляет интерес также широкий ансамблевый подход к решению градостроительных задач на основе определенного идейно-смыслового сценарного содержания.

Несмотря на то, что ряд крупных градостроительных замыслов не получил воплощения, 50-е годы ознаменовались в Новосибирске строительством целого ряда жилых и общественных зданий и комплексов, в архитектуре которых получило отражение общее направление советской архитектуры, характеризующееся обращением к национальному и мировому наследию. Ориентация на классическое наследие в послевоенный период, так же как и на высотное строительство, была не случайной, ибо здесь устанавливались определенные ассоциативные связи с атмосферой и образами русской национальной архитектуры начала XIX столетия, так называемого «русского ампира» — стиля периода победы русских над Наполеоном. Восстановление Москвы и других русских городов

после Отечественной войны 1812 года способствовало расцвету русской национальной архитектуры. В это же время, как известно, прогрессивная русская архитектура начала XIX века формировалась в обстановке нарастающей борьбы с самодержавием и крепостничеством. Архитектурное творчество во многом вдохновлялось идеями просветителей и исходило из понимания воспитательной и облагораживающей роли искусства. В сущности обращение к классическому наследию в послевоенные годы было глубоко национальным по духу, форме и стилистической трактовке явлением, ибо Великая Отечественная война принесла освобождение многим народам мира. Проводниками этого направления в советской архитектуре была группа крупных мастеров архитектуры и их последователей—апологетов классики и русской национальной архитектуры — И. В. Жолтовский, В. А. Щусев, М. Парусников, Г. П. Гольц и др.

Следует отметить, что направленность в архитектуре послевоенного времени связана и с другими, более сложными, истоками периода культа личности, породившего дух излишней помпезности. Что касается сибирских городов, и в частности Новосибирска, то здесь архитектура 50-х годов характеризуется более сдержанным характером в использовании композиционных и декоративно-пластических приемов, характерных для классики. Во многом это вызвано более ограниченными экономическими возможностями по сравнению со столичными европейскими центрами, восстанавливающимися из руин городами-героями и изменением статуса Новосибирска. Если в 1920—1930 годы город котиrowался как сибирский центр и застройка его имела всесоюзный и даже мировой престижный резонанс, связанный с общим социально-экономическим подъемом Сибири, то в послевоенный период он застраивается по более ординарным меркам областного центра с соответствующими ассигнованиями. Тем не менее в это время в городе строится целый ряд учебных, административных и общественных зданий с довольно представительной архитектурой, с портиками, колоннадами и другими атрибутами классики. Это прежде всего такие крупные объекты, как здания **института инженеров железнодорожного транспорта** (архитектор В. С. Масленников), строительного института (архитекторы Р. М. Окунева, Б. И. Оглы, Н. М. Невитов), **Западно-Сибирского филиала АН СССР** (архитекторы А. Д. Крячков, Н. Г. Васильев), здание Совнархоза (архитектор Н. Ф. Храненко), городского аэропорта (архитектор О. И. Жигалова), техникума на станции Инская, **кинотеатра «Победа»** (авторы реконструкции архитекторы Г. Ф. Кравцов, Б. А. Биткин, А. П. Мордвов) и т. д. В ряде случаев при реконструкции фасадов, их декорировании имело место и прямое цитирование столичных образцов послевоенного времени. Так, например, в одном из проектов реконструкции фасада здания Новосибирского горисполкома была сделана попытка повторить фасадное решение здания Моссовета, которое в тот период широко популяризировалось в печати.

Следует отметить, что при размещении таких значительных по объему и активных по выразительности зданий не всегда учитывались их градостроительные возможности как объектов, которые при соответствующей постановке могут выполнять доминирующую роль в композиции отдельных городских ансамблей. Монументальные сооружения института железнодорожного транспорта, Западно-Сибирского филиала АН СССР, например, величественными парадными портиками в системе рядовой уличной застройки не воспринимаются так, как это могло быть в системе площади или при замыкании перспектив улиц и проспектов. Удачнее в этом отношении решена постановка дворцов культуры в новых жилых районах города («Красная горка», район ул. Мира), где они являются центрами композиции, а их архитектура решена в характере окружающей жилой застройки. Большое внимание в этот период уделяется ансамблевому решению жилой застройки, особенно проработке значительных отрезков архитектуры главных магистралей и площадей, существующих и проектируемых. Выполняются проекты застройки Вокзальной магистрали (архитектор В. К. Петровский), ул. Станиславского (архитектор Н. Ф. Храненко), проспекта и площади К. Маркса (архитектор Г. Я. Гладштейн), площади Калинина (архитекторы К. Е. Осипов и В. А. Добролюбов).

В архитектуре жилого комплекса по ул. Станиславского (автор проекта архитектор Н. Ф. Храненко) удачно решена градостроительная и художественно-образная задача. Закрепление углов раскрытия пространства с организацией курдонёра перед центральным повышенным объемом придает улице необходимую парадность, и в то же время архитектура здания отражает характер жилого дома благодаря художественному акцентированию в пластике фасадов эркеров, балконов, лоджий, светлой тональности штукатурки, использованием росписи сграффито (Сграффито — прием в монументальной живописи. Его технология состоит в нанесении слоев штукатурки разного цвета на стену, после чего отдельные слои снимаются, выявляя тот или иной рисунок). Интересное градостроительное решение было принято при проектировании жилого дома на площади Облисполкома (архитектор В. К. Петровский).

Эти же качества характерны и для жилых домов архитектора Н. Ф. Храненко, которые пространственно фиксируют начало участка Красного проспекта от ул. Писарева. Два венчающих верхних этажа портика с колоннами по обеим сторонам проспекта являются своеобразными въездными пропилями и воспринимаются при подъезде с дальних точек. Используя жилую застройку для формирования ансамблей улиц и площадей, архитекторы разрабатывают определенный градостроительный сценарий с выделением главных элементов у пересечений магистралей, их начала и завершения. При разработке проекта застройки Красного проспекта, например, такими местами стали пересечения Красного проспекта с Октябрьской магистралью у Дома Ленина, с ул. Писарева, с магистралями у площади Калинина, перед дамбой при въезде на проспект со стороны городского аэропорта. В этих местах жилые дома характеризуются большой выразительностью и масштабом, соответствующим градостроительному значению места. Например, площадь Калинина с подходящими лучами улиц, трактованная как транспортная магистраль с кольцевой развязкой и со спокойным периметром однородной жилой застройки (архитекторы К. Е. Осипов и Г. И. Фадеева). Жилой дом на углу Красного проспекта и Октябрьской магистрали трактовался как завершающий элемент полукружия этого ансамбля, заложенного еще в 30-х годах. С другой стороны архитектор Г. Ф. Кравцов проектирует башенный жилой дом.

Наряду с постройкой крупных жилых домов на главных магистралях и площадях, как важных архитектурных элементов их композиций и общего облика, значительное развитие получает строительство новых жилых районов. При проектировании их решалась несколько иная задача, связанная с созданием гуманизированной жилой среды, путем комплексной организации бытового обслуживания соответствующего масштаба и благоустройства внутриквартальных пространств.

ПЕРСПЕКТИВЫ И ПРОБЛЕМЫ ДАЛЬНЕЙШЕГО РАЗВИТИЯ НОВОСИБИРСКА

В развитии любого города наступают определенные рубежи, когда появляется возможность и необходимость подвести итоги его исторического роста и, с учетом этого, наметить основные пути дальнейшего его формирования. Для Новосибирска таким рубежом является его столетие, которое знаменует не только определенный возрастной этап города, но и отражает развитие советского градостроительства. Сегодня, как известно, промышленный, научный и культурный потенциал нашего города значительно превосходит многие центры такого ранга и размера.

Экономистами, географами и социологами был проведен анализ выделения на территории РСФСР «региональных столиц» по баллам. Достаточно плотную группу образовали 15 городов, значительно оторвавшихся от других. Среди них еще более высокие показатели оказались у Новосибирска и Свердловска. И все же Новосибирску при всех отмеченных достоинствах не хватает какого-то качества, определяющегося сложным комплексом различных компонентов, включающих выразительный внешний облик, хорошую обслуживающую инфраструктуру, высокий уровень благоустройства, повышенную насыщенность центра торгово-общественными функциями,— другими словами, многого из того, что определяется как столичность городской среды. Ведь даже в 20—30-х годах, когда только были заложены вехи крупнейшего города, отмечался его небывалый градостроительный размах и угадывались черты его будущего неповторимого облика. Поэтому не случайно у жителей и гостей Новосибирска складывается о нем несколько странное впечатление, как о значительном, но не завершенном и во многом противоречивом явлении, из-за несоответствия огромного социально-экономического потенциала жизненному тону городской среды.

Качественное совершенствование Новосибирска неразрывно связано с дальнейшим его ростом. По предварительным расчетам в 2000 году в городе будет проживать 1,8—2 млн. человек, а вместе с зоной его влияния — 2,5—2,8, то есть почти три миллиона. Эти прогнозы позволяют говорить о том, что Новосибирск с его окружением вступает в более интенсивную стадию урбанизации, когда появляются новые критерии градостроительной организации города во всем многообразии социальных, экологических, экономических и эстетических требований. Если в самой лаконичной форме попытаться определить критерии, которым должен удовлетворять крупнейший город в период научно-технического прогресса, то можно назвать два таких главных требования. Это, во-первых, минимальные затраты времени на все процессы жизнедеятельности горожан, а, во-вторых, экологическое равновесие между природой и городом.

Ведущую роль здесь занимает транспорт, определяющий такой важный показатель, как затраты времени. Подсчитано, например, что производительность труда снижается не меньше, чем на 2—3% на каждые десять минут, дополнительно проведенных человеком в городском транспорте. По данным ряда экономистов, при затратах на поездку от дома на работу от 60 до 120 минут с пересадками средняя часовая производительность примерно на 7—8% ниже и характеризуется значительно большим процентом брака. Особенно большое значение надежность транспортных сетей имеет для Новосибирска с его суровым климатом, большим объемом снегопереноса и территориальными размерами. Экономия времени позволяет, помимо повышения производительности труда, увеличить свободное время горожан. Одной из важных проблем для Новосибирска является совершенствование связей с пригородными и сельскими поселениями области.

С давних пор между городом и селом существовали тесные социально-экономические связи, которые на отдельных исторических этапах обретали различные формы. Гостиные дворы, рыночные площади с окружающими, «постоялыми» дворами были неперенными элементами сибирских

городских центров, наиболее активными зонами общения городского и сельского населения. Здесь, в геометрическом фокусе схода основных дорог и трактов, концентрировались многочисленные объекты торговли, деловых операций, обслуживания и развлечений.

В первые годы Советской власти своеобразным способом обслуживания сельских жителей были лишь построенные Дома «крестьянина» или «колхозника». Но и они со временем утратили эти функции. Создававшаяся неблагоприятная для сельского населения ситуация в городе, наряду с общим закономерным процессом активного оттока сельчан в новые индустриальные центры и ряд других причин, положили начало тем явлениям, которые со временем обрели угрожающие миграционные масштабы со всеми негативными последствиями в сельском хозяйстве.

Этому способствовало и ошибочное утверждение о стирании грани между городом и деревней, когда задача создания своеобразной и специфичной для села и, в то же время комфортной, жизненной среды и надежных транспортных связей с центрами культуры и досуга, подменялась тенденцией переноса масштаба и приемов городской застройки в сельские поселения, при слабом развитии транспортных связей с городскими центрами.

Как ни парадоксально, но эта проблема должна быть основана на исключении нивелировки городской и сельской материально-пространственной среды, предусматривая противопоставление их путем выявления всех экологических преимуществ и жизненных удобств, которые могут быть в небольших поселениях при условии наиболее комфортной организации индивидуального жилища, особых форм досуга и надежной доступности ко всем социокультурным ценностям города.

Соответствующую роль должен играть в этом отношении и Новосибирск с его уникальным социокультурным потенциалом, наибольшая эффективность которого ограничена пока самим городом, пригородной зоной и так называемым «дневным населением» (то есть приезжающим из области на день). При таком кратковременном пребывании в городе и распыленности учреждений обслуживания, становящихся малодоступными для приезжих, возникает неудовлетворенность оторванностью от города.

Все это требует принципиально иного подхода к организации системы обслуживания сельского населения в городе путем формирования в зоне транспортных узлов, у вокзалов, совмещенных платформ и станций метро различных видов городского, пригородного и внешнего транспорта, у рынков — комплексных многофункциональных торгово-общественных центров «межселенного» характера, то есть рассчитанных на сельских жителей, с включением своеобразного типа гостиниц, стоянок для личного транспорта и целого ряда особых специфичных бытовых услуг.

Реальные предпосылки для создания таких центров культурно-бытового обслуживания иногороднего и городского населения имеются в зоне формирующихся транспортных узлов с совмещенными остановками метро, электричек и автовокзалов на площади им. Н. Г. Гарина-Михайловского, у Центрального рынка и станции метро «Сибирская», у станции метро «Речной вокзал». В системе таких центров могут успешно развиваться и различные формы сельскохозяйственных кооперативных и кооперированных учреждений.

Бесспорно, интенсивное социально-экономическое развитие страны касается и градостроительной

области. Переход на интенсивный путь развития Новосибирска предполагает возрастание роли и приоритета социальных факторов, что означает возрождение того значения социальных аспектов в градостроительстве, которое они занимали в 20—30-е годы и которые за последние десятилетия растворились в технологическом прагматизме индустриального строительства. Индустриализация, первоначальной целью которой являлось решение сугубо социальных задач, связанных с быстрейшим обеспечением населения жильем и учреждениями быта, постепенно превратилась в самоцель, породив анонимные безликие жилые районы, столь характерные для Новосибирска и других советских городов. Средства превратились в порочную цель, результатом которой стала серая усредненная городская среда. Дети, воспитывающиеся в типовых: садиках и школах, молодежь, посещающая типовые учреждения культуры и досуга, взрослое население в однообразных жилых районах — все это стало одной из причин появления целого ряда негативных явлений и бездуховности. Как уже отмечалось, жилые массивы заменили многие традиционные и необходимые для полноценной городской среды понятия, например, двор, улица, переулок, какие-то другие конкретные места с особыми, присущими только им чертами.

Перспективными для Новосибирска становятся задачи, связанные не только с предоставлением к 2000 году каждой семье отдельной квартиры, но и с созданием разнообразных типов жилья и обслуживающих учреждений, отвечающих индивидуальным запросам населения. Различный интеллектуальный уровень и возраст людей, принадлежность к той или иной психологической и профессиональной группе предопределяют особые формы социально-бытовой организации в жилом районе, в общественных центрах, на работе. Городская среда в конечном итоге должна воспитывать чувство социальной справедливости, достоинства и патриотизма, умение существовать в обществе, не теряя индивидуальности и не посягая на чужое достоинство. Эта проблема требует от архитекторов высокого уровня профессиональной культуры, ясного видения предстоящих социально-экономических и нравственных изменений в обществе и реалистического подхода к возможности совмещения первоочередных вопросов с более радикальными задачами дальнейшего совершенствования города. Короткая, но поучительная история Новосибирска свидетельствует о том, что в этом вопросе следует опасаться как определенного консерватизма, так и беспочвенного, ортодоксального прожектерства.

Сейчас, когда город получает новые импульсы совершенствования, связанные с поиском и внедрением более прогрессивных градостроительных принципов, это предостережение особенно своевременно. Как уже отмечалось, приоритетное значение в предстоящий период развития Новосибирска должно занять качественные аспекты градостроительства, связанные с улучшением жизненного комфорта населения и с более четким формированием облика города. Но социальные задачи, включая и эстетические, не могут быть решены вне связи с экономическими. Кроме того, проблема рациональной архитектурно-планировочной организации города, переход от экстенсивных градостроительных принципов к интенсивным, являются той основой, которая реально позволит улучшить условия жизни населения. А условия жизни в городе, социальный комфорт или жизненный комфорт в крупном сибирском городе вообще, особенно в таком территориально развитом, как Новосибирск, приобретают особую актуальность. Здесь взаимообусловленность экономики, удобства и красоты проявляются наиболее отчетливо, определяя состояние городской среды.

Городская среда как обобщающее понятие, включающее весь сложный спектр городской организации, городского образа жизни с особыми ценностными ориентациями, предполагает различные уровни от квартиры и двора, квартала и улицы или микрорайона до городского района и города в целом. Все это дополняется еще состоянием взаимосвязей между жильем, работой, центрами обслуживания различного ранга и многими другими факторами, каждый из которых по-

разному волнует новосибирцев на разных этапах их жизненного пути и в зависимости от тех или иных сложившихся бытовых ситуаций.

Здесь возникают два ценностных критерия материального и духовного плана. Первый из них проявляется в более активном и совершенно конкретном требовании со стороны большинства горожан об улучшении планировки квартир, надежности транспорта и повышения уровня торгово-бытового обслуживания, а второй — в виде общей неудовлетворенности и общественного мнения, относящегося к эстетическому облику дома, района города, что в конечном итоге перерастает в определенный духовно-нравственный облик. Естественно, что конкретные материально-бытовые градостроительные проблемы прежде всего входят в круг первоочередных забот городского руководства и проектировщиков, ибо результаты здесь выражаются в совершенно определенных стоимостных показателях, в квадратных и кубических метрах строительства, объемах перевозок, торговых, больничных, школьных мест или коек, в размере потока заявок граждан и учреждений. Отсутствие же конкретного заказа, заявок и требований на красоту дома, а тем более города, как бы снимает эту проблему, одновременно развивая, скрытое вначале, социальное заболевание, отражающее нравственные особенности населения, его поведенческие качества и тот уровень застройки, который получил название — серость. Поэтому переход от экстенсивного периода в градостроительстве к интенсивному предполагает комплексное решение утилитарных и эстетических градостроительных проблем путем экономического стимулирования в ходе строительства и эксплуатации, что в итоге обеспечивает более высокий качественный уровень градостроительства. Экономическое стимулирование в значительной степени исключает как градостроительный консерватизм, так и пустое прожектерство, побуждая ответить на реальные бытовые и духовные запросы людей, соответствующие требованию времени. Как в любой другой области, так и в градостроительстве, рациональное решение обычно позволяет получить гармоничный комплексный результат по целесообразности, красоте и экономичности.

Градостроительный опыт показывает, например, что в магазинах, кучно расположенных, товарооборот в десятки раз больше. Он возрастает еще, если они расположены у остановок метро и в комплексе с другими обслуживающими учреждениями, которые также становятся более посещаемыми. Комплексность обеспечивает компактное их размещение, рациональное использование территорий, создание общих кооперированных складских и подсобных помещений, автостоянок, надежную транспортную доступность. Резко сокращаются при этом пешеходные передвижения посетителей между отдельными учреждениями, достигается ощутимый ресурсосберегающий эффект за счет уменьшения обслуживающих кадров, энергетических затрат и т. д.

Объединение различных объектов в крупные общественные комплексы в эстетическом плане позволяет вернуть им во многом утраченное доминирующее значение в композиции городской застройки. Включение высотных силуэтных объемов административно-делового назначения в общую застройку, фиксирующую их положение в городе, обеспечивает зрительную ориентацию и выразительность городской панорамы. Для Новосибирска, расчлененного долинами малых рек, с открытых пространств которых открываются Широкие панорамы на отдельные городские районы, необходимость в силуэтных доминантах, в крупных общественно-торговых центрах, представляет поэтому особый интерес.

Наличие в Новосибирске развитой системы речных долин Оби и малых рек имеет важное экологическое значение. Во всех генпланах эти территории рассматривались и рассматриваются как зеленые зоны, своеобразные каналы для притока свежего воздуха во внутренние городские

пространства. Одновременно это — места активного отдыха и спорта с прогулочными трассами, системой парков и скверов. Общеизвестно, что в летние месяцы наблюдается тяга городского населения в пригородные места отдыха. В зимний период появляется необходимость в организации максимально приближенных к жилым районам внутренних зон для отдыха и спорта, лыжных прогулок. Для этих функций и предназначена зеленая система в долинах малых рек, которые жители близлежащих кварталов и жилых массивов спонтанно используют. Сразу же, после элементарного благоустройства и замыва их, в зимние месяцы детвора и взрослые на лыжах и санях заполняют такие зоны. Это свидетельствует о том, что проектная идея генерального плана совпадает с потребностями города и подтверждается реальными процессами жизнедеятельности населения.

Социально-экологический характер приобретает и возникающая тяга населения к возрождению городского малоэтажного и индивидуального жилища, но с более высоким уровнем комфорта, инженерного обеспечения и благоустройства. Как уже отмечалось, многие коллективы предприятий и учреждений обратились в местные Советы с просьбой о выделении участков для индивидуального кооперативного строительства. Первые проекты экспериментальных кооперативов, индивидуальной и малоэтажной застройки выполнены для районов «Зеленая горка», Левые Чемы, для «Сибсельмаша» в Кировском районе. При этом речь идет не о традиционной усадебной застройке, а о новой высокоплотной организации малоэтажного жилья в форме благоустроенных коттеджей или двухэтажных квартир в двух уровнях, с небольшими приквартирными палисадниками на внешних городских территориях или на внутренних, неудобных для многоэтажной застройки. Такие своеобразные малоэтажные оазисы позволяют выявить и лучше использовать природные ландшафтные особенности той или иной части территории, включающей живописные склоны, зеленые насаждения и другие компоненты природы. Кроме того, сочетание малоэтажной застройки с многоэтажными массивами и высотными зданиями позволяет избавиться ее от монотонности и создать живописную, разномасштабную городскую среду. Включение в городскую структуру определенного количества индивидуального жилья с небольшими придомовыми участками частично позволяет снизить потребность этой категории городских жителей в дачах, чрезмерное развитие которых в экологическом плане не всегда желательно.

Можно предположить, что на определенном перспективном периоде развития Новосибирска, как любого крупнейшего города, с развитием автотуризма и решением продовольственной программы, садоводческие поселки постепенно трансформируются в своеобразные пригородные малоэтажные жилые спутники с постоянным населением. Об этом свидетельствует градостроительный опыт ряда развитых европейских стран, в том числе и социалистических. Интересно отметить, что подобная цепочка небольших жилых поселков-спутников была запроектирована еще в варианте генплана Новосибирска, разработанного в 1941 году под руководством профессора В. А. Витмана.

Одновременно получают распространение такие формы отдыха, как семейные пансионаты и индустрия туризма с развитой сетью кемпингов и moteley. Многие прилегающие к городу природные зоны обретут статус лесопарков, заповедников и заказников, что является неизбежным в эпоху урбанизации для создания экологического равновесия между природой и городом.

Понятие экологического равновесия включает и такой аспект жизнедеятельности населения крупного города, как сочетание транспортного комфорта с необходимой двигательной деятельностью населения во избежание так называемой гиподинамии — характерного явления современности. Как известно, городской транспорт определяет уровень социальной мобильности населения. Но условия жизни в крупнейшем городе, здоровый нравственный климат в нем

определяются не только мобильностью, но общительностью людей и возможностями городской среды для неформального общения.

Одним из важных стимулов двигательной активности и общения горожан является наличие хорошо организованной системы внетранспортных зон, пешеходных путей, велодорожек, зеленых полос для лыжных прогулок. Новосибирск, как новый индустриально-транспортный город, сформировавшийся на основе крупномасштабной планировочной сетки с расчлененной структурой, с большими открытыми продуваемыми пространствами, оказался неприспособленным и дискомфортным для пешеходов. Но и в нем по мере замыва и благоустройства оврагов и пойм, расчленявших прежде город, созданием переходных эстакад и переходов начали активизироваться пешеходные передвижения. По данным социологов, жители центров городов гуляют значительно больше, чем жители новостроек, что объясняется отсутствием в последних необходимого для этого так называемого «содержательного» пространства. Бесцельных прогулок становится меньше, так как время в современном городе — большой дефицит и поэтому гуляют для чего-то или попутно. Привыкшие спешить, думать и делать горожане с трудом переключаются на режим спокойной прогулки, в том случае, когда к этому побуждает соответствующая городская среда.

Поэтому в процессе реконструкции Новосибирска наряду с совершенствованием городского транспорта немаловажное значение приобретает создание специальной системы внетранспортных путей, пешеходных улиц, аллей, бульваров, небольших уютных закрытых от ветров площадей. При наличии в них особой сети учреждений торговли, быта, информации такие пешеходные зоны и трассы могут стать местами постоянного общения, стимулируя необходимую двигательную активность. Как известно, в первых генпланах нашего города была запроектирована система зеленых полос, предназначенных для пешеходного движения и размещения учреждений обслуживания. Однако их непомерно большая ширина и длительная неблагоустроенность превратила их в огромные пустыри. Все это, естественно, привело к искушению их застройкой и полной трансформации первоначальной функционально-планировочной идеи. Лишь отдельные расчлененные участки озеленения на месте этих полос, такие, как Комсомольский проспект, Центральный сад, стадион «Спартак» в Центральном районе, участок от кинотеатра «Металлист» до мемориала в левобережье, оставили своеобразный след первоначального планировочного замысла. Надо сказать, что даже эти небольшие зеленые оазисы сегодня активно используются жителями ближайших кварталов для отдыха.

Новосибирск в своем современном развитии как бы сам предопределил актуальные социально-гуманистические проблемы на предстоящем отрезке и высветил многие направления завтрашнего дня, которые сегодня следует закладывать в проектные схемы и планы. Отмеченные уже зарождающиеся тенденции создания общественно-транспортных узлов у совмещенных остановок метрополитена, электрички, вокзалов различного назначения, внутригородской системы зеленых зон, индивидуализации жилища отражают те неотвратимые процессы в градостроительстве и, в частности, в Новосибирске, которые существенно меняют принципы его дальнейшего формирования. Проблема перехода от экстенсивного к интенсивному развитию города приобретает в связи с этим вполне конкретное социальное понятие. Оно сводится к тому, что от однородной по плотности населения и застройки городской территории транспортной сети необходимо переходить к более сложной и разнообразной организации всех процессов жизнедеятельности населения. В конечном итоге совершенствование города должно привести к гуманизации его материально-пространственной среды, способствующей нравственному, духовному обновлению людей.

Даже короткая история Новосибирска подтверждает это положение. Максимализм, чрезмерный утопизм и в то же время всплеск социального оптимизма, активности масс были характерны для

периода наиболее бурного развития и становления города. Новосибирцев отличало особенно в тот период чувство городского патриотизма, ощущение города как части самих себя и себя как части города.

Отношение жителей к городу и впечатления иногородних во многом определяются качеством городского центра. Смещение градостроительного акцента из центра на развитие внешних районов Новосибирска за последние десятилетия снизило несколько его привлекательность и популярность. Не компенсировало это даже создание таких уникальных образований, как научные центры, ибо в облике общественных центров наиболее полно отражается «дух времени» и фокусируются социальные черты города, особенности городского образа жизни. Особенностью центра Новосибирска является его экстенсивное функционирование, недостаточная наполненность общественными объектами, их рассредоточенность из-за его чрезмерно большой площади, превышающей в 2—3 раза центры городов такого размера.

Следовательно, в условиях центра Новосибирска особенно важна высокая концентрация общественно-деловых объектов в определенных наиболее доступных в транспортно-пешеходном отношении местах. Это означает, что постепенно инженерно-транспортная и обслуживающая система жизнеобеспечения города должна обрести уникальность. Это понятие ассоциируется обычно с крупными общественными и административно-деловыми объектами, такими, как театры, музеи, цирки, концертные залы, дворцы спорта, культуры, здания областных и городских советских организаций.

Сегодня возрастает значение многофункциональных объектов, что способствует формированию крупных комплексов. Еще больше их роль и уникальность возрастает при слиянии таких комплексов со станциями и платформами скоростного транспорта, формируя новое в жизни крупнейших городов понятие: общественно-транспортный узел. Иначе говоря, речь идет о новом понятии градостроительного ансамбля, который в условиях современного процесса и требования урбанизации рассматривается не только как архитектурно-композиционное единство различных зданий, формирующих облик площади или улицы. Имеется в виду более сложное образование всех зданий, входящих в комплекс, использование подземного пространства, где могут размещаться не только технические помещения, стоянки и гаражи, но также небольшие кафе, кинотеатры, службы информации, мелкая торговля, игровые автоматы и т. д. Непосредственная связь с переходами в метро делает их особенно посещаемыми и удобными.

Метрополитен как вид столичного транспорта вообще играет большую роль в жизни населения. Как показывают данные по обмену жилья в городах, имеющих метрополитен, население при обмене готово потерять часть жилой площади ради близости к станциям метро. Все это еще раз свидетельствует о том, что требования, связанные с экономией времени и созданием экологически благоприятной жилой среды, являются главным направлением при перспективном развитии Новосибирска. В век технического прогресса, динамизма жизненных процессов, нарастающей социальной мобильности и одновременно стремлением получить экологическую природную защиту, возможность в определенные периоды отключиться от негативных проявлений урбанизации меняют постепенно ценностные критерии и представления горожан о месте жительства в системе крупного города. Одним из крупнейших новых жилых образований с населением до 150 тыс. жителей, отвечающих этим требованиям, станет район на месте существующего городского аэропарта. Близость лесного массива Заельцовского парка, выход сюда одного из перспективных радиусов метро позволяют создать здесь высококомфортные условия для проживания. Появится еще целый ряд подобных крупных жилых массивов, как шлейфы, вытянутые вдоль так называемых вылетных радиусов метро, электрички, автомобильных дорог, которые определяют новую планировочную структуру Новосибирска как радиального города. Сегодня все больше в обиход социологов,

климатологов, футурологов, градостроителей, экономгеографов входит термин экологический город или поселение.

С этим прежде всего связано понятие о городе, в котором достигнута определенная гармония между застройкой, природой и человеком, где возникает необходимый диалог между первой и второй природой, то есть между градостроительной средой и природной. Новосибирск с момента основания, несмотря на отдельные спады, всегда занимал лидирующее региональное положение. Современное радиальное развитие его структуры, осуществляемые крупные градостроительные акции при формировании мощной транспортно-коммуникационной системы и крупных общественно-транспортных узлов, новые концепции, заложенные в генеральном плане, позволяют надеяться, что Новосибирск на предстоящем этапе войдет в число городов, социально-экономический и культурный потенциал которых, а также экологический уровень среды будут отвечать тем общим задачам, которые должны быть решены в процессе развития советского общества, и в частности столицы Сибири.